Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIELS
GOVERNMENT PUBLICATIONS
University of Ottawa

BIBLIOTHÈQUE DE DROIT
U.d'O.
O.U.
LAW LIBRARY

Universitas
BIBLIOTHECA
Ottaviensis

Universitas
Bibliotheca
Chicagiensis

DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOLUME 11.

Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIELS
GOVERNMENT PUBLICATIONS
University of Ottawa

PREMIÈRE SESSION DU SEPTIÈME PARLEMENT

DU

CANADA.

Université Bibliothèque Ottawa

SESSION 1891.

VOLUME XXIV.

OTTAWA :

Imprimé par Brown Chamberlin, Imprimeur de Sa Très-Excellente Majesté la Reine.

1891.

☞Voir aussi la liste numérique, page 4.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS DE LA SESSION

DU

PARLEMENT DU CANADA.

PREMIÈRE SESSION, SEPTIÈME PARLEMENT, 1891.

NOTE.—Pour trouver promptement si un document a été imprimé ou non, on a ajouté les lettres (p.i.) en regard de ceux qui ne sont pas imprimés ; on comprendra que ceux qui ne sont pas ainsi marqués sont imprimés. On trouvera de plus amples renseignements concernant chaque document dans la liste qui commence à la page 4.

A

Actionnaires des banques 2
Admiral, Steamer.....(p.i.) 52, 52*a*, 52*b*, 52*c*
Affaires des Sauvages, Rapport annuel..... 18
Agent des Sauvages à Sutton-Ouest ....(p.i.) 29
Agriculture, Rapport annuel 6
Amherstburg, cale sèche d'.. .....(p.i.) 40*d*
Analyse des boissons enivrantes.. .....(p.i.) 31
Annapolis, Edifices publics d'.. .... ..(p.i.) 71
Antilles, Commerce avec les..... .... 26, 26*a*, 38*b*
Araunah, Saisie de l'.... ..... 8*c*
Archives du Canada 6*a*
Assurances, Compagnies d' 11*a*, 11*b*
Assurances, Rapport annuel sur les 11
Auditeur général, Rapport annuel de l'..... 3

B

Baie des Chaleurs, Chemin de fer de la, (p.i.).....86, 86*a*, 86*b*
Baie de Fundy, Pêcheries de hareng de la, (p.i) 54*d*
Banques chartées..... 2
Banques d'Epargnes .....(p.i) 39*d*
Baptêmes, mariages et sépultures.....(p.i.) 88
Bateaux à vapeur, Inspection des, rapport annuel 7*a*
Batterie "C," Colombie-Britannique ...(p.i.) 30
Bellechasse, Election de..... (p.i.) 45
Betteraves, Sucre de. ..... (p.i.) 84
Bibliothèque du parlement, rapport annuel... 15
Billets fédéraux..... .(p.i.) 68
Blizzard, Goélette ....(p.i.) 48

B

Bois, Chargements de, sur le pont des navires. 7*c*
Bois et billots de sciage..... 57
Boissons dans le Nord-Ouest.. . . .... (p.i.) 74
Boissons enivrantes, Analyse des.....(p.i.) 31
Boisvert, Georges .....(p.i.) 54*i*
Boîtes de scrutin 41
Bordereau de solde, camps militaires....(p.i.) 75
Brown, Adam, Rapport de 6*h*
Buckingham, Bureau de poste de.....(p.i.) 39*a*
Budget, 1891-92 1
Budget supplémentaire.... 1
Bureau de poste à Campbellton ....(p.i.) 39*b*

C

Caledonia, Barrage de..... ..... 43*d*
Cale sèche d'Amherstburg... ..... (p.i.) 40*d*
Campbellton, Bureau de poste de ....(p.i.) 39*b*
Canal des navires de Manchester..... 62*a*
Canal Rideau. .....(p.i.) 62*i*
Canaux, Statistique des..... 10*a*
Caouette, J.-B..... ....(p.i.) 39
Carleton, Chemin de fer d'embranchement de (p.i.) 34
Carroll, Débarcadère de... ....(p.i.) 85
Chemin de fer Canadien du Pacifique—Rapport général..... 25
Chemin de fer Canadien du Pacifique—Terres vendues 25*a*
Chemins de fer et Canaux, rapport annuel.... 10
Chemins de fer subventionnés 34*c*
Chemins de fer, Statistique des..... 10*b*

C

Colombie-Britannique, Pénitencier de la, (p.i.) 65*b*
Commerce de bêtes à cornes du Canada.... 7*b*
Commerce de l'hémisphère occidentale..... 6*b*
Commerce et Navigation, Rapport annuel... 4
Commerce entre les Etats-Unis et le Canada.38, 38*a*
Commissaire de la Police Fédérale..... (p.i) 35
Commissaire de l'industrie laitière, rapport annuel..... 6*d*
Commissions, aux officiers publics..... 24
Commission Géologique, Rapport de la 17*a*
Compagnie de prêts et de placements Britannique-Canadienne .....(p.i.) 56
Comptes publics, rapport annuel..... 1
Conseil des Examinateurs du Service civil.... 14*b*
Cosgrove, John. ..... (p.i.) 36*a*
Crystal Beach.....(p.i.) 85

D

Dépenses et recettes.....22, 22*a*, 22*b*, 22*c*, 22*d*
Dépenses imprévues, diverses... 21
Dépenses imprévues des directeurs de poste.. 39*c*
Desmarteau, Joseph... ....(p.i.) 64
District militaire n° 1.....(p.i.) 50
District militaire n° 11.....(p.i.) 30*a*
Diverses dépenses imprévues 21
Douane de Montréal.. .. ..(p.i.) 83
Douane, officiers de .....(p.i.) 85
Dragage, rivière Kaministiquia..... ...(p.i) 42
Droits d'auteur, Lois sur les.. .....(p.i.) 81
Dundas et Waterloo, Chemin macadamisé de.....(p.i.) 80

E

Ecoles séparées dans le Manitoba 63, 63*b*
Id. id. .....(p.i.) 63*a*
Edifices publics d'Annapolis.... .....(p.i.) 71
Election dans Bellechasse ....(p.i.) 45
Election générale, 1891.... ... . 27*a*
Elections, Rapport des, 1891 . ... 27, 27*a*
Elévateurs sur le chemin de fer Intercolonial (p.i.).... 53
Elgin-Est, Circonscription électorale d'..(p.i.) 60
Ellis, William ....(p.i.) 62*c*
Esquimalt, Bassin de radoub d'.....(p.i.) 40*a*
Etalons aux fermes expérimentales.. ...(p.i.) 72
Etats-Unis et le Canada, Commerce entre, 38, 38*a*
Exportation, Commerce de bêtes à cornes pour l' 7*b*
Exportations et importations..... 33

F

Falsification des substances alimentaires..... 5*b*
Fer en gueuse, Gratification sur le... 67
Fermes expérimentales, Rapport annuel..... 6*a*
Ferme Logan, Propriété sur la.....(p.i.) 64
Fournier, Dame Julie..... ..... .(p.i.) 79
Fromage américain ....(p.i.) 32

G

Genest, Samuel.....(p.i.) 36*a*
Gouverneur général, Mandats du.... . ...20, 20*a*
Graham, J. R.. . ...(p.i.) 54*g*
Grand Jury, Système du.. 66
Grande-Baie, township de Keppel..... (p.i.) 46
Grande-Rivière ....(p.i.) 43*b*, 43*d*
Gratification sur le fer en gueuse..... .. 67
Guyane anglaise. 38*b*
Guysboro' et Antigonish, Sauvages de...(p.i.) 29*a*
Guysboro', Lois de pêche dans..... ... (p.i.) 54*f*

H

Habillements militaires..... ..... . 75*a*
Hareng, Pêcheries de, Baie de Fundy...(p.i.) 53*d*
Hartley, H. E.. . . ..(p.i.) 62
Haut Commissaire, Rapport du 6*e*
Hémisphère occidentale, Commerce de l'. ... 6*b*

I

Ile Verte ... .(p.i) 39
Imprimerie et papeterie publiques..... .. 14*c*
Industrie laitière, Rapport annuel du commissaire de l'..... ... .. 6*d*
Inondations par la rivière Richelieu.....(p.i.) 43
Inspection des bateaux à vapeur, Rapport annuel 7*a*
Intercolonial, Chemin de fer... .. (p.i.) 53 à 53*c*
Accident à St-Joseph de Lévis .....(p.i.) 53*a*
Elévateurs construits.... . .. .(p.i.) 53
Enquête tenue à Sainte-Flavie.....(p.i.) 53*c*
Propriété pour accommodation additionnelle.....(p.i.) 53*b*
Intérieur, Rapport annuel. 17
Inverness et Richmond, Chem. de fer d'. (p.i.) 34*c*

J

Jamaïque, Exposition à la 6*h*
Johnston, Samuel ....(p.i.) 73*a*
Justice, Rapport annuel 12

K

Kaministiquia, Rivière .....(p.i.) 42
Kingston, Bassin de radoub.... (p.i.) 40, 40*b*, 40*c*

L

Lachine, Canal .... (p.i.) 62*e*
Laidlow, William... ....(p.i.) 36*b*
Langue française dans le Manitoba 51
Le Canada, Journal . .. .(p.i.) 39*e*
Leduc, Charles. . ... (p.i.) 36*a*
Lois de pêche, Infraction des.....(p.i.) 54*f*
Lowe, Bureau de poste de..... .....(p.i.) 39*f*

M

Machines pour l'exploitation des mines..(p.i.) 76
Mackenzie, Territoire du bassin de la...(p.i.) 87
Mandats du gouverneur général.... ..... 20, 20*a*
Manitoba, Ecoles séparées dans le... . ...63, 63*b*
Id. id. (p.i.) 63*a*
Marie Eliza, Goélette..... .. ... .(p.i.) 77

M

Marine, Rapport annuel sur la..... 7
Maurice, Joseph Antoine.....(p.i.) 79
Medmerly, Barque.....(p.i. 49
Mer de Behring, Saisies dans la..... 8*b*
Mesure uniforme de temps 44
Milice et Défense, Rapport annuel 13
Monro, Thomas, Rapport de.... ..... 62*a*
Montréal, Douane de.... .....(p.i.) 83
Morrisburg, Canal de ....(p.i.) 62*h*
Munroe, Hugh, Réclamation de .....(p.i.) 34*b*
Muttart, William..... ....(p.i.) 73

N

Napierville et Saint-Rémi, Chemin de fer de (p.i.) 34*d*
Nicolet, permis de pêche dans... .....(p.i.) 54*i*
Nord-Ouest, Boisson dans le.....(p.i.) 74
Nord-Ouest, Police à cheval du 19, 69

O

Obligations et Garanties.... ....(p.i.) 28
Officiers publics, Commissions aux.... 24
Ottawa, Rivière 43*c*
Ouillet, Hormisdas..... ... .(p.i.) 53*c*

P

Pêcheries, Conférence des officiers des...(p.i.) 54 *l*
Pêcheries de Richelieu et de Berthier....(p.i.) 54*h*
Pêcheries, Rapport annuel sur les 8
Pêcheries, Service de protection des ....(p.i) 54*c*
Permis de pêche.... .. ..(p.i) 54
Pénitencier de la Colombie-Britannique.(p.i.) 65*b*
Pensions du Service civil..... 23
Peterson, Capitaine..... .. (p.i.) 48
Pictou et New-Glasgow, Chemin de fer entre (p.i) 70
Poids, Mesures et Gaz, rapport annuel. ... 5*a*
Pointe Abino.. ... .(p.i.) 85
Police à cheval du Nord-Ouest, Commissaire de la.. .... 19, 69
Police fédérale, Commissaire de la ... ..(p.i.) 35
Pommes de terre exportées..... 47
Postes, Dépenses imprévues des directeurs de. 39*c*
Postes, Rapport du directeur général des..... 16
Primes de pêche ....(p.i.) 54*a*, 54*b*
Id. 54*e*
Prince-Edouard, Chemin de fer de l'Ile du (p.i.) 55, 73
Provinces Maritimes et les Antilles, Commerce entre les.... .... 26, 26*a*

Q

Québec Oriental, Chemin de fer.....(p.i.) 59
Québec, Port sur le Saint-Laurent, à..... 61

R

Rapide Plat, Canal du.. ... . 62*h*
Recensement, 1891 ....82, 82*a*
Recettes et dépenses.....22, 22*a*, 22*b*, 22*c*, 22*d*
Relevés des pêcheries et rapports des inspecteurs 8*a*
Réserve d'or..... ....(p.i.) 68
Revenu de l'Intérieur, Rapport annuel..... 5
Richelieu et Berthier, Pêcheries dans...(p.i.) 54*h*
Richelieu, Inondations par la rivière ...(p.i.) 43
Rideau, Canal.....(p.i.) 62*i*
Rive Nord, Chemin de fer de la 34*a*

S

Saint-Emile de Suffolk et Saint-André-Avelin ....(p.i.) 39*f*
Sainte-Flavie, Enquête tenue à..... (p.i.) 53*c*
Saint-Jean Deschaillons..... (p.i.) 43*a*
Saint-Joseph de Lévis, Accident à.....(p.i.) 53*a*
Saint-Vincent-de-Paul, Pénitencier de...(p.i.)65,65*a*
Saisie de la goélette *Araunah*..... . ... . 8*c*
Saisies dans la mer de Behring 8*b*
Saunders, William .... (p.i.) 73
Sauvages de Guysboro' et Antigonish...(p.i.) 29*a*
Schreiber, Collingwood, Rapport de..... 61
Secrétaire d'Etat, Rapport annuel du..... .. 14
Service civil, Conseil des Examinateurs du... 14*b*
Service civil, Liste du 14*a*
Service civil, Pensions du..... ... 23
Soulanges, Canal de. .. ..(p.i) 62*f*
Id. 62*g*
Statistique criminelle... . . .. 6*g*
Statistique des canaux..... .... 10*a*
Statistique mortuaire 6*f*
Steamer *Admiral* .... (p.i.) 52, 52*a*, 52*b*, 52*c*
Steamer *Stanley*. .... (p.i.) 58
Substances alimentaires, Falsification des.... 5*b*
Sucre de betteraves .. ..(p.i.) 84
Sutton-Ouest, Agent des Sauvages à....(p.i.) 29
Sydney, C.-B., et Oxford, Train entre...(p.i.) 70
Système du Grand Jury 66

T

Temps, Mesure uniforme de 44
Territoire contesté, Ontario, Bois sur le 57
Thurber, James .. .. (p.i.) 36
Toile à voile..... .... (p.i.) 37
Traité hispano-américain... .. .. 38*c*
Transport des chargements de pont..... 7*c*
Travaux Publics, Rapport annuel..... 9
Travaux Publics, Employés du département des .... (p.i.) 78

V

Victoria, N.-E., Officier-rapporteur.....(p.i.) 60*a*

W

Welland, Canal..... ....(p.i.) 62*b*, 62*c*, 62*d*
Wellington, Aide militaire à.... . .....(p.i.) 30

☞Voyez aussi l'Index alphabétique, page 1.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION

Arrangée par ordre numérique, avec leur titre au long ; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux Chambres du parlement ; le nom du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnée ou non.

MATIÈRES DU VOLUME N° 1.

1. Comptes publics dn Canada pour l'exercice expiré le 30 juin 1890 ; présentés à la Chambre des communes le 4 mai 1891, par l'honorable G. E. Foster. Budget pour l'année se terminant le 30 juin 1892 ; présenté le 18 mai 1891. Budget supplémentaire pour l'année se terminant le 30 juin 1891 ; présenté le 4 juin 1891. Budget supplémentaire, 1891-92 ; présenté le 16 septembre 1891. Autre budget supplémentaire pour l'année se terminant le 30 juin 1892 ; présenté le 29 septembre 1891—
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

2. Liste des actionnaires des banques chartées du Canada, à la date du 31 décembre 1890. Présentée à la Chambre des communes le 12 mai 1891, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 2.

3. Rapport de l'Auditeur général sur les comptes des crédits, pour l'exercice expiré le 30 juin 1890. Présenté à la Chambre des communes le 4 mai 1891, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 3.

4. Tableaux du Commerce et de la Navigation du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1890, d'après les relevés officiels. Présentés à la Chambre des Communes le 5 mai 1891, par l'honorable M. Bowell... .... *Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 4.

5. Rapports, relevés et statistique du revenu de l'intérieur du Canada pour l'exercice expiré le 30 juin 1890. Présentés à la Chambre des communes le 5 mai 1891, par l'honorable J. Costigan—
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

5*a*. Rapport sur l'inspection des poids et mesures et du gaz, supplément n° 2 du rapport du département du revenu de l'intérieur pour l'exercice expiré le 30 juin 1890. Présenté à la Chambre des communes le 5 mai 1891, par l'honorable J. Costigan—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

5*b*. Rapport sur la falsification des substances alimentaires, supplément n° 3 du rapport du revenu de l'intérieur, 1890. Présenté à la Chambre des communes le 1er juin 1891, par l'honorable J. Costigan.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

6. Rapport du ministre de l'agriculture du Canada, pour l'année civile 1890. Présenté à la Chambre des communes le 5 mai 1891, par l'honorable John Haggart—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 5.

6a. Rapport sur les archives du Canada, 1891. . *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

6b. Rapport sur le commerce de l'hémisphère occidentale—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

6c. Rapport du directeur et des officiers des fermes expérimentales, pour l'année 1890. Présenté à la Chambre des communes le 5 mai 1891, par l'honorable J. Haggart—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 6.

6d. Premier rapport annuel du commissaire de l'industrie laitière du Canada pour 1890. Présenté à la Chambre des communes le 12 mai 1891, par l'honorable J. Haggart—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

6e. Rapport du Haut-commissaire du Canada, avec les rapports des agents dans le Royaume-Uni, pour 1890. Présenté à la Chambre des communes le 5 mai 1891, par l'honorable J. Haggart—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

6f. Statistique mortuaire des principales cités et villes du Canada, pour l'année 1890—
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

6g. Statistique criminelle pour l'exercice terminé le 30 septembre 1890—
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

6h. Rapport du commissaire honoraire, M. Adam Brown, représentant du Canada à l'exposition de la Jamaïque. Présenté à la Chambre des communes le 26 juin 1891, par l'honorable J. Haggart—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 7.

7. Rapport annuel du département de la marine, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890. Présenté à la Chambre des communes le 4 mai 1891, par l'honorable C. H. Tupper—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

7a. Rapport sur l'inspection des bateaux à vapeur, etc., pour l'année civile finissant le 31 décembre 1890. Présenté à la Chambre des communes le 4 mai 1891, par l'honorable C. H. Tupper—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

7b. Preuve faite sur le commerce d'exportation du bétail du Canada. Présenté à la Chambre des communes le 4 mai 1891, par l'honorable C. H. Tupper—
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

7c. Rapport sur la preuve relative au transport des chargements de bois et de planches sur le pont durant les mois d'hiver. Présenté à la Chambre des communes le 4 mai 1891, par l'honorable C. H. Tupper ... .*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 8.

8. Rapport annuel du département des pêcheries, pour l'année 1890. Présenté à la Chambre des communes le 6 mai 1891, par l'honorable C. H. Tupper—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

8a. Relevés des pêcheries et rapport des inspecteurs pour 1890, supplément n° 1 du rapport annuel du département des pêcheries. Présentés à la Chambre des communes le 4 juin 1891, par l'honorable J. A. Chapleau ... .*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 9.

8b. Correspondance relative à la saisie de navires britanniques dans la mer de Behring, par les autorités des Etats-Unis en 1886-91..... . .... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

8c. Correspondance relative à la saisie de la goélette britannique *Araunah* au large de l'île Copper par les autorités russes, 1888-90.....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 10.

9. Rapport annuel du ministre des travaux publics, pour l'exercice 1889-90, sur les travaux placés sous son contrôle. Présenté à la Chambre des communes le 4 mai 1891, par sir Hector Langevin—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 11.

10. Rapport annuel du ministre des chemins de fer et canaux, pour le dernier exercice, du 1er juillet 1889 au 30 juin 1890, sur les travaux placés sous son contrôle. Présenté à la Chambre des communes le 5 mai 1891, par sir John A. Macdonald..*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

10*a*. Statistique des canaux, pour la saison de navigation 1890. Présentée à la Chambre des communes le 4 juin 1891, par l'honorable M. Bowell—
Imprimées pour la distribution et les documents de la session.

10*b*. Rapports, statistique, et capital, trafic et frais d'exploitation des chemins de fer du Canada, 1890. Présenté à la Chambre des communes le 24 juin 1891, par l'honorable M. Bowell—
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 12.

11. Rapport du surintendant des assurances du Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1890. Présenté à la Chambre des communes le 10 septembre 1891, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

11*a*. Relevé préliminaire des opérations des compagnies d'assurances sur la vie faisant affaires au Canada, pour l'année civile 1890. Présenté à la Chambre des communes le 12 mai 1891, par l'honorable G. E. Foster.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

11*b*. Sommaire des relevés des compagnies d'assurances au Canada, pour l'année civile 1890. Présenté à la Chambre des communes le 12 mai 1891, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

12. Rapport du ministre de la justice sur les pénitenciers du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890. Présenté à la Chambre des communes le 6 mai 1891, par sir John Thompson—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 13.

13. Rapport annuel du ministre de la milice et de la défense du Canada, pour l'année civile 1890. Présenté à la Chambre des communes le 11 mai 1891, par sir Adolphe Caron—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

14. Rapport du secrétaire d'Etat, pour l'année expirée le 31 décembre 1890. Présenté à la Chambre des communes le 5 mai 1891, par l'honorable J. A. Chapleau—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

14*a*. Liste du service civil du Canada, 1890. Présentée à la Chambre des communes le 5 mai 1891, par l'honorable J. A. Chapleau.....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

14*b*. Rapport des examinateurs du service civil du Canada pour l'année civile 1890. Présenté à la Chambre des communes le 5 mai 1891, par l'honorable J. A. Chapleau—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

14*c*. Rapport annuel du département de l'imprimerie et de la papeterie publiques, pour l'année terminée le 30 juin 1890, avec un rapport partiel des services pendant le semestre terminé le 31 décembre 1890. Présenté à la Chambre des communes le 4 juin 1891, par l'honorable J. A. Chapleau—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

15. Rapport des bibliothécaires conjoints du parlement sur l'état de la bibliothèque. Présenté à la Chambre des communes le 30 avril 1891, par M. l'Orateur—
Imprimé pour les documents de la session seulement.

MATIÈRES DU VOLUME N° 14.

16. Rapport du directeur général des postes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890 Présenté à la Chambre des communes le 4 mai 1891, par l'honorable J. Haggart—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

17. Rapport annuel du département de l'intérieur, pour l'année 1890. Présenté à la Chambre des communes le 4 mai 1891, par l'honorable E. Dewdney—

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

17*a*. Rapport sommaire de la commission géologique, pour l'année 1890. Présenté à la Chambre des communes le 4 mai 1891, par l'honorable E. Dewdney—

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 15.

18. Rapport annuel du département des affaires des Sauvages, pour l'année terminée le 31 décembre 1890. Présenté à la Chambre des communes le 4 mai 1891, par l'honorable E. Dewdney—

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

19. Rapport du commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest, 1890. Présenté à la Chambre des communes le 18 mai 1891, par sir John A. Macdonald—

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

20. Relevé des mandats émis par le Gouverneur général et des dépenses faites sous leur autorité, depuis la dernière session du Parlement, conformément à l'Acte du Revenu Consolidé et de l'Audition. Présenté à la Chambre des communes le 4 mai 1891, par l'honorable G. E. Foster—

Imprimé pour la distribution seulement.

20*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 mai 1891—Relevé détaillé des items suivants de dépenses mentionnées dans l'état des mandats du Gouverneur général émis depuis la clôture du parlement.

1890—10 juillet—Acte du cens électoral	$ 4,000 00
1891—28 mars—Bassin de radoub de Kingston	6,006 14
1890—30 août—Nouveau matériel de dragage	5,991 91
1891—26 mars—Brise-lames à Southampton	38,022 39
do —28 avril—Coût d'affaires en litige	10,468 79
do —31 janvier—Grains de semence aux colons des Territoires du Nord-Ouest	2,288 18

Présentée à la Chambre des communes le 22 mai 1891.—*M. Mulock*—

Imprimée pour la distribution seulement.

21. Relevé des déboursés à compte des dépenses imprévues, du 1er juillet 1890 au 30 avril 1891. Présenté à la Chambre des communes le 6 mai 1891, par sir John A. Macdonald—

Imprimé pour la distribution seulement.

22. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date 6 mai 1891—Relevé détaillé des recettes et des dépenses imputables sur le fonds consolidé, du 1er mai 1890 au 1er mai 1891 ; et des états comparatifs, du 1er juillet 1889 au 1er mai 1890. Présentée à la Chambre des communes le 12 mai 1891.—*Sir Richard Cartwright*... *Imprimée pour la distribution seulement.*

22*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 15 mai 1891—Etat comparatif des recettes et dépenses, du 1er juillet 1890 au 10 mai 1891, et du 1er juillet 1889 au 10 mai 1890. Présentée à la Chambre des communes le 18 mai 1891.—*Sir R ichard Cartwright*—

Imprimée pour la distribution seulement.

22*b*. Relevé détaillé des recettes et dépenses imputables sur le fonds consolidé, du 1er juillet 1889 au 20 mai 1890 ; et un état semblable, du 1er juillet 1890 au 20 mai 1891. Présenté à la Chambre des communes le 22 mai 1891, par l'honorable G. E. Foster... *Imprimé pour la distribution seulement.*

22*c*. Relevé détaillé des recettes et dépenses imputables sur le fonds consolidé, du 1er juillet 1889 au 31 mai 1890 ; et un état semblable, du 1er juillet 1890 au 31 mai 1891. Présenté à la Chambre des communes le 1er juin 1891, par l'honorable G. E. Foster.... *Imprimé pour la distribution seulement.*

22*d*. Relevé détaillé des recettes et dépenses imputables sur le fonds consolidé, du 1er juillet 1889 au 10 juin 1890 ; et un relevé semblable du 1er juillet 1890 au 10 juin 1891. Présenté à la Cambre des communes le 17 juin 1891, par l'honorable G. E. Foster..... *Imprimé pour la distribution seulement.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 16.

23. Etat de toutes les pensions et indemnités de retraite accordées dans le service civil pendant l'année expirée le 31 décembre 1890, donnant le nom et l'emploi de chaque personne mise à la retraite ou retirée, ses appointements, son âge, la durée de son service, l'indemnité à elle accordée lors de sa

retraite, la raison de sa mise à la retraite, et si la vacance a été remplie par promotion ou par une nomination. Présenté à la Chambre des communes le 11 mai 1891, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimé pour les documents de la session seulement.

24. Liste des fonctionnaires publics auxquels des commissions ont été délivrées aux termes du chapitre 19 des Statuts Revisés du Canada, pour l'année 1890. Présentée à la Chambre des communes le 12 mai 1891, par l'honorable J. A. Chapleau..... *Imprimée dans le n° 14.*

25. Réponse (partielle) conformément à une résolution de la Chambre des communes, adoptée le 20 février 1882, sur tous les sujets affectant le chemin de fer du Pacifique Canadien, et donnant les détails concernant : 1. Le choix de la route. 2. Le progrès des travaux. 3. Le choix ou la réserve des terres. 4. Le paiement de deniers. 5. La construction des embranchements. 6. Le progrès des travaux sur les embranchements. 7. Les tarifs de transport des voyageurs et des marchandises. 8. Les conditions particulières requises par l'Acte refondu des chemins de fer et ses amendements, jusqu'à la clôture de l'exercice précédent. 9. Les mêmes conditions particulières jusqu'à la date la plus rapprochée possible de la production de l'état. 10. Copie de tous ordres en conseil et de toute correspondance échangée entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer ou aucun des membres ou officiers des deux parties, touchant les affaires de la compagnie. Présentée à la Chambre des communes le 14 mai 1891, par l'honorable E. Dewney—
Imprimée pour les documents de la session seulement.

25*a*. Liste des terres vendues par la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, du 1er octobre 1889 au 1er octobre 1890. Présentée à la Chambre des communes le 27 mai 1891, par l'honorable E. Dewdney..... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*

26. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 14 mai 1891—Sommaire des manifestes des chargements transportés à chaque voyage par les steamers subventionnés pour faire le service entre les provinces maritimes et les Indes Occidentales, cette année, donnant le caractère et la valeur des cargaisons transportées et indiquant le port ou les ports de chargement et de déchargement, ainsi qu'un sommaire de toutes autres informations données dans ces manifestes ; aussi, un état indiquant combien de voyages ont été faits par les steamers subventionnés pour le service à vapeur entre les provinces maritimes et les ports des Indes Occidentales en 1890 ; quelles sont les dates de ces voyages et quelle somme a été payée pour chaque voyage ; quelle personne ou compagnie exécute ce service cette année ; et si un contrat a été passé pour ce service cette année, et quel est le prix payé et à qui ? Présentée à la Chambre des communes le 18 mai 1891.—*M. Davies*—
Imprimée pour les documents de la session seulement.

26*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 27 mai 1891 : 1. Copie de toute correspondance et de tous rapports au conseil concernant le paiement de subventions à la Compagnie de Steamers du Canada, des Indes Occidentales et de l'Amérique du Sud, et à MM. Pickford et Black ou à l'un des deux, et de tous contrats conclus en 1890 entre la dite compagnie de steamers et MM. Pickford et Black ou l'un des deux pour un service de steamers entre le Canada et les Indes Occidentales. 2. Etat donnant les noms des personnes ou compagnies auxquelles les subventions pour le service de steamers entre Saint-Jean, N.-B., et les Indes Occidentales ont été payées antérieurement à l'exécution du contrat par la Compagnie de Steamers du Canada, des Indes Occidentales et de l'Amérique du Sud, et les montants ainsi payés et les dates ; aussi, les montants payés et les dates, lorsque le paiement a été fait à la dite compagnie de steamers après avoir commencé l'exécution du contrat. Présentée à la Chambre des communes le 13 juillet 1891.—*M. Davies*..... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*

27. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 6 mai 1891—Etat donnant les dates des déclarations dans chaque division pendant la dernière élection générale, et indiquant, dans chaque cas, si le temps fixé lors de la nomination a été prorogé ou étendu, où ce fait s'est-il produit, quand, combien de fois et la raison à l'appui, le nom et l'adresse de l'officier-rapporteur là où ces faits se sont produits. Aussi, le nom, la profession et le domicile de chaque officier-rapporteur, et indiquant la date du rapport de l'officier-rapporteur au greffier de la couronne en chancellerie et celle de sa réception par le dit greffier. Aussi, le nom du district électoral, celui du député élu et la date de la publication de son élection dans la *Gazette du Canada*. Aussi, copie de toutes lettres écrites par ou pour aucun membre du gouvernement à aucun membre élu ou à toute autre personne ou personnes suggérant que quelque officier-rapporteur soit requis de retarder à faire son rapport au greffier de la couronne en chancellerie. Présentée à la Chambre des communes le 19 mai 1891.—*M. Landerkin*..... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*

27a. Rapport sur la septième élection générale pour la Chambre des communes du Canada, par Samuel E. St.-O. Chapleau, écr., greffier de la couronne en chancellerie du Canada. Présenté à la Chambre des communes le 19 mai 1891, par l'honorable J. A. Chapleau—

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

28. Relevé détaillé de toutes les obligations et garanties enregistrées dans le département du secrétaire d'Etat depuis le relevé de 1890 en conformité de l'article 23, chap. 19, des Statuts revisés du Canada. Présenté à la Chambre des communes le 20 mai 1891, par l'honorable J. A. Chapleau—

Pas imprimé.

29. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 11 mai 1891—Relevé détaillé de toutes les dépenses occasionnées pour une enquête sur la conduite de l'agent des Sauvages à Sutton-Ouest. Présentée à la Chambre des communes le 21 mai 1891—*M. Mulock*..... ... . *Pas imprimée.*

29a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 mai 1891—Etat donnant la liste et les prix de tous les articles achetés pour les Sauvages des comtés de Guysboro' et d'Antigonish, y compris les bestiaux et les instruments aratoires achetés pendant les trois dernières années. Aussi, relevé des sommes réalisées par suite de la vente des bestiaux ou autres articles achetés pour l'usage des Sauvages des dits comtés. Aussi, état complet des articles appartenant au département de l'intérieur dans les dits comtés pour l'usage des dits Sauvages. Présentée à la Chambre des communes le 27 mai 1891—*M. Fraser*..... ....*Pas imprimée.*

30. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 11 mai 1891—Etat donnant : 1. Copie de toute correspondance et télégrammes entre le département de la milice et de la défense ou aucun de ses officiers et le commandant de la batterie C, au sujet de l'envoi à Wellington d'un détachement sous son commandement, le 4 ou le 5 août dernier, dans le but ostensible d'aider les autorités civiles de ce district. 2. Copie de la réquisition remise au dit commandant demandant l'aide de la troupe à Wellington, ainsi que les noms des magistrats signataires de la réquisition et la distance existant entre leur domicile et Wellington. 3. Copie des rapports de l'officier commandant, confidentiels ou autrement, sur la nécessité d'occuper militairement Wellington et d'y séjourner jusqu'à date de son rappel. 4. Copie de toute correspondance, par voie télégraphique ou autrement, entre le département de la milice et de la défense ou aucun officier du gouvernement du Canada et les autorités provinciales de la Colombie anglaise, ou avec aucun de leurs fonctionnaires, s'il en est, ou avec toute autre personne, au sujet de l'envoi de la dite troupe à Wellington. 5. Relevé détaillé de tous deniers déboursés par le gouvernement canadien ou par aucun de ses départements, pour solde régimentaire ou comme allocation de service actif aux officiers et soldats de la batterie C ou aux officiers et soldats de l'artillerie de place de la Colombie anglaise, pendant leur service à Wellington, ou pour leur entretien pendant leur séjour en cet endroit, ou pour leur transport à Wellington et retour. 6. Copies de tous ordres généraux ou spéciaux de milice émis par le département de la milice pour la gouverne des officiers de la batterie C depuis son établissement dans la Colombie anglaise. Présentée à la Chambre des communes le 22 mai 1891—*M. Gordon*.. ... .*Pas imprimée.*

30a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 3 juin 1891—Copie de tous rapports du sous-adjudant général du district militaire n° 11 au ministre de la milice depuis janvier 1888 au sujet :—1. Des casernes de la batterie C ; 2. De la salle d'exercices de Victoria ; 3. De l'enlèvement du magasin du parc Beacon Hill ; 4. De la condition des canons, munitions, affûts, etc. Aussi, copie de toute correspondance échangée sur ces divers sujets, entre le dit sous-adjudant général et le ministre de la milice, depuis la même date. Présentée à la Chambre des communes le 1er juillet 1891—*M. Prior*..... .. . .*Pas imprimée.*

31. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 14 mai 1891—Etat donnant toutes les pétitions adressées au gouvernement demandant l'analyse des boissons enivrantes fabriquées ou offertes en vente en gros et en détail dans l'étendue du Canada. Présentée à la Chambre des communes le 22 mai 1891.—*M. Curran*... . .....*Pas imprimée.*

32. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 14 mai 1891—Copie de toute correspondance, papiers et documents concernant les mesures prises par le gouvernement au cours de la dernière session ou depuis lors, pour empêcher le fromage américain d'être expédié par la voie des ports du Canada, ou de ces ports mêmes avec la marque des fromages canadiens. Aussi, copie des instructions actuelles données aux autorités compétentes ou aux officiers de douane. Présentée à la Chambre des communes le 26 mai 1891.—*M. Marshall*..... .. .. *Pas imprimée.*

33. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 6 mai 1891—Etat dressé suivant la formule employée pour les relevés publiés dans la *Gazette* des exportations et importations du 1er

mai 1890 au 1er mai 1891, faisant la distinction entre les produits du Canada et ceux des autres pays, et des états comparatifs du 1er juillet 1889 au 1er mai 1890. Présentée à la Chambre des communes le 27 mai 1891.—*Sir Richard Cartwright*..... *Imprimée pour la distribution seulement.*

34. Copie des papiers relatifs à la vente du chemin de fer d'embranchement sur Carleton à la ville de Saint-Jean. Présentée à la Chambre des communes le 29 mai 1891, par l'honorable G. E. Foster—
Pas imprimée.

34*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 18 juin 1891—Copie de tous ordres en conseil, correspondance, papiers, rapports et documents relatifs à la remise des débentures de la Compagnie du chemin de fer du Nord. Présentée à la Chambre des communes le 10 août 1891.—*M. Langelier*—
Imprimée pour les documents de la session seulement.

34*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 20 juillet 1891—Copie de tous papiers concernant la réclamation de Hugh Munroe, de la Rivière-Jean, comté de Pictou, pour dommages causés à sa ferme par la construction du chemin de fer de la Ligne Courte. Présentée à la Chambre des communes le 10 août 1891.—*M. Fraser*..... *Pas imprimée.*

34*c*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 20 juillet 1891—Copie de toute correspondance, pétitions et mémoires, jusqu'à date, concernant la construction d'une ligne ferrée par la Compagnie du chemin de fer d'Inverness et Richmond (limitée), dans le comté d'Inverness. Présentée à la Chambre des communes le 10 août 1891.—*M. Cameron (Inverness)* ..... *Pas imprimée.*

34*d*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 20 juillet 1891—Copie de toutes pétitions, lettres ou communications quelconques des différentes municipalités du comté de Napierville ou d'aucune personne de ce comté, et des réponses du gouvernement à aucune de ces communications, jusqu'à la date du 5 mars dernier, concernant l'octroi d'un subside pour aider la construction d'un chemin de fer entre le village de Napierville et le village de Saint-Rémi. Présentée à la Chambre des communes le 10 août 1891.—*M. Monet*—
Pas imprimée.

34*e*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 juin 1891—Etat indiquant :—1. Les noms des diverses lignes de chemins de fer du Canada auxquelles l'aide du gouvernement fédéral a été accordée, à l'exception de la ligne principale du Pacifique. 2. Les provinces dans lesquelles les lignes sont situées en tout ou en partie ; et si elles sont situées dans deux provinces ou plus, le nombre de milles dans chaque province. 3. Le comté ou les comtés traversés par les dites lignes dans chaque province. 4. Le montant d'argent réellement payé à chacune jusqu'au 1er janvier 1891. 5. Les lignes ferrées construites en Canada par le gouvernement fédéral depuis la confédération, à l'exception de la ligne-mère de l'Intercolonial et de celle du Pacifique. 6. Les provinces dans lesquelles elles ont été construites. 7. Le coût total de chaque ligne construite ou subventionnée par le Canada dans chaque province, y compris l'équipement. 8. La somme entière dépensée jusqu'au 1er janvier dernier pour la construction de lignes fédérales dans chaque province, à l'exception des lignes-mères de l'Intercolonial et du Pacifique. Présentée à la Chambre des communes le 14 septembre 1891.—*M McMullen*—
Imprimée pour les documents de la session seulement.

35. Rapport du commissaire de la police fédérale pour 1890, aux termes du chap. 184, article 5, des Statuts Revisés du Canada. Présenté à la Chambre des communes le 1er juin 1891, par sir John Thompson ..... *Pas imprimé.*

36. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 12 mai 1891—Copie de tous ordres en conseil, lettres, correspondance et documents de toutes sortes concernant la résignation de M. James Thurber, lieutenant-colonel de la milice sédentaire, dans le comté de Lotbinière ; la nomination de son fils, M. William Thurber, comme gardien d'un phare dans la paroisse de Sainte-Croix, et le refus du gouvernement d'accorder au dit James Thurber, le montant qu'il réclame pour pension de retraite. Présentée à la Chambre des communes le 1er juin 1891.—*M. Rinfret*..... *Pas imprimée.*

36*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 11 mai 1891—Copie de toute correspondance et de tous papiers concernant la démission et la réinstallation des fonctionnaires suivants : Samuel Genest, John Cosgrove et Charles Leduc. Présentée à la Chambre des communes le 4 juin 1891.—*M. Devlin*..... *Pas imprimée.*

36*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 juin 1891—Copie de toutes lettres, correspondance et papiers concernant le motif de la démission et le renvoi de William Laidlow

d'Arthur, de la police à cheval du Nord-Ouest, et de tous papiers et correspondance au sujet de la demande d'indemnité qu'il a formulée par la perte d'un pouce pendant qu'il était au service, avec le montant d'indemnité (s'il en est) qui lui a été payé. Présentée à la Chambre des communes le 6 juillet 1891.—*M. McMullen* ..... *Pas imprimée.*

37. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 12 mai 1891—État indiquant combien de verges de toile à voile ont été importées à Halifax du 30 juin 1889 au 30 juin 1890, et de cette dernière date au 30 décembre 1890, et le chiffre respectif de ces importations. Présentée à la Chambre des communes le 2 juin 1891.—*M. White (Shelburne)*..... *Pas imprimée*

MATIÈRES DU VOLUME N° 17.

38. Papiers concernant l'extension et le développement du commerce entre les États-Unis et le Canada, y compris la colonie de Terreneuve. Présentés à la Chambre des communes le 3 juin 1891, par sir John Thompson..... *Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

38*a*. Autres papiers concernant l'extension et le développement du commerce entre les États-Unis et le Canada, y compris la colonie de Terreneuve. Présentés à la Chambre des communes le 22 juin 1891, par sir John Thompson ..... *Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

38*b*. Copie d'un rapport de l'honorable Conseil Privé, du 4 novembre 1890, au sujet des propositions faites par le gouvernement du Canada aux gouverneurs des îles des Indes Occidentales anglaises et de la Guyane anglaise pour l'extension du commerce, ainsi que la correspondance, etc., se rapportant au même sujet. Présentée à la Chambre des communes le 29 juillet 1891, par l'honorable G. E. Foster..... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

38*c*. Correspondance et télégrammes concernant le traité hispano-américain. Présentés à la Chambre des communes le 22 septembre 1891, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimés pour les documents de la session seulement.

39. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 27 mai 1891—Copie de l'enquête tenue par J.-B. Caouette, en 1890, au sujet de l'enlèvement, du bureau de poste de l'Ile-Verte, d'un papier-nouvelles adressé à un résidant de cette paroisse ; de toute correspondance adressée à ce sujet par le département des postes au dit Caouette, et de toute réponse et de tout rapport fait par ce dernier ; aussi, de toute la correspondance officielle concernant la dite enquête. Présentée à la Chambre des communes le 16 juin 1891.—*M. Amyot* ..... *Pas imprimée.*

39*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 mai 1891—Copie de toutes lettres, pétitions et mémoires concernant et demandant la construction d'un bureau de poste convenable dans la ville de Buckingham, comté d'Ottawa. Présentée à la Chambre des communes le 16 juin 1891.—*M. Devlin* ..... *Pas imprimée.*

39*b*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 27 mai 1891—Copie de toutes pétitions, mémoires, rapports et ordres en conseil concernant l'établissement d'un bureau de poste à Campbellton, dans le comté d'Inverness, Nouvelle-Ecosse. Présentée à la Chambre des communes le 19 juin 1891.—*M. Laurier*..... *Pas imprimée.*

39*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 5 mai 1891—Relevé indiquant les dépenses imprévues des divers directeurs de poste salariés du Canada pendant les exercices 1888, 1889 et 1890.—*M. McMullen*..... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*

39*d*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 15 mai 1891—Relevé des montants déposés dans chacune des banques d'épargnes postales et fédérales à la date du 30 juin 1891. Présentée à la Chambre des communes le 12 août 1891.—*M. McMullen*..... *Pas imprimée.*

39*e*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 20 juillet 1891—Copie de la correspondance échangée entre le ou les propriétaires du journal *Le Canada* publié à Ottawa et aucun membre du gouvernement, aussi bien qu'entre tout membre du gouvernement et toutre autre personne au sujet de la suspension de la publication dans le dit journal *Le Canada* du tableau de l'arrivée et du départ des malles au bureau de poste d'Ottawa. Présentée à la Chambre des communes le 12 août 1891.—*M. Beausoleil*..... *Pas imprimée.*

39*f*. Réponse à ordre de la Chambre des communes en date du 18 mai 1891—Copie de toutes lettres, correspondance et pétitions concernant l'établissement d'un bureau de poste dans le township de Lowe, dans le comté d'Ottawa, et de toutes pétitions, mémoires et documents se plaignant du service des malles entre Saint-Emile de Suffolk et Saint-André Avelin, dans le comté d'Ottawa. Présentée à la Chambre des communes le 17 août 1891.—*M Devlin*..... *Pas imprimée.*

40. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 5 mai 1891—Copie des soumissions demandées pour la construction d'un bassin de radoub à Kingston, des soumissions reçues, des rapports et des calculs des ingénieurs du département des travaux publics sur ces soumissions, du contrat qui en est résulté, des rapports des ingénieurs qui ont pu avoir été faits sur l'exécution des travaux, ou les modifications qui ont pu y être apportées ; aussi, un état des sommes payées jusqu'à ce jour aux entrepreneurs. Présentée à la Chambre des communes le 4 juin 1891.—*M. Guay.*
Pas imprimée.

40*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 8 juillet 1891—Production des soumissions reçues et acceptées pour la construction d'un caisson pour le bassin de raboub d'Esquimalt, du rapport de M. H. F. Perley à ce sujet de, toute et autre correspondance se rattachant à ce contrat. Présentée à la Chambre des communes le 4 août 1891.—*M. Tarte.* .. ..*Pas imprimée.*

40*b*. Papiers concernant le bassin de radoub de Kingston. Présentés à la Chambre des communes le 6 juillet 1891, par sir Hector Langevin ....*Pas imprimés.*

40*c*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 1er juillet 1891—Copie des plans originaux et des changements faits à la cale sèche de Kingston, indiquant les excavations additionnelles, caissons, maçonnerie supplémentaire et ouvrages en fer additionnels dans les caissons, ainsi que les quantités de chaque classe de travaux supplémentaires payés ou à payer, et les taux de paiement pour les dits travaux supplémentaires ; aussi, copie de l'ordre en conseil du 5 juillet 1890, concernant le contrat pour la construction de la dite cale sèche. Présentée à la Chambre des communes le 19 août 1891.—*M. Amyot*..... . . .*Pas imprimée.*

40*d*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 3 août 1891—Copie de toutes pétitions, correspondance, rapports d'explorations et autres documents concernant la construction d'une cale sèche à Amherstburg. Présentée à la Chambre des communes le 20 août 1891.—*M. Allan*—
Pas imprimée.

41. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 14 mai 1891—Copie du rapport de M. J. R. Arnoldi, ingénieur-mécanicien du département des travaux publics, au comité spécial nommé à la dernière session pour examiner les boîtes de scrutin. Présentée à la Chambre des communes le 4 juin 1891.—*M. Landerkin*.... ....*Imprimée pour les documents de la session seulement.*

42. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 11 mai 1891—Copie de tous papiers, correspondance et documents concernant le dragage de la barre de la rivière Kaministiquia, baie du Tonnerre, depuis juillet 1890, y compris l'avis dans les journaux, les soumissions reçues, ainsi que le contrat de ces travaux ; aussi, le rapport des ingénieurs du département indiquant quels progrès ont été faits dans les travaux jusqu'au 1er décembre dernier ; aussi, un relevé des montants payés à compte des dits travaux, à qui ils ont été payés, et les dates et montants de tels paiements. Présentée à la Chambre des communes le 4 juin 1891.—*M. Campbell.* .....*Pas imprimée.*

43. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 5 mai 1891—Copie du rapport de M. H. F. Perley, ingénieur en chef du département des travaux publics, sur les causes de l'inondation des propriétés des riverains de la Richelieu, dans les comtés d'Iberville, Saint-Jean et Missisquoi. Présentée à la Chambre des communes le 4 juin 1891.—*M. Béchard*..... ..... . *Pas imprimée.*

43*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 juin 1891—Copie de la correspondance et des lettres, rapports et documents de toutes sortes concernant le creusement du fleuve et l'enlèvement des cailloux sur la batture de Saint-Jean Deschaillons. Présentée à la Chambre des communes le 22 juillet 1891.—*M. Rinfret*..... .. ..*Pas imprimée.*

43*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 13 juillet 1891—Copie des rapports d'ingénieurs sur l'amélioration de la navigation de la Grande-Rivière. Présentée à la Chambre des communes le 4 août 1891.—*M. Montague*..... .. . . *Pas imprimée.*

43*c*. Réponse supplémentaire à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 21 janvier 1890, demandant copie de tous rapports et autres communications sur le sujet des dépôts formés par les sciures, dosses et autres matières nuisibles déversées dans la rivière Ottawa et autres cours d'eau en Canada, ainsi qu'une lettre du sous-ministre des pêcheries a ce sujet. Présentée au Sénat le 19 août 1891.—*Honorable M. Clemow..Imprimée pour les documents de la session seulement.*

43*d*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 3 août 1891—Copie des pétitions, de la correspondance, etc., concernant la reconstruction, par des particuliers, du barrage de Caledonia dans la Grande-Rivière. Présentée à la Chambre des communes lé 14 septembre 1891.—*M. Montague*..... . .. .*Pas imprimée.*

44. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 15 mai 1891—Copie de toutes lettres, communications et rapports adressés au gouvernement concernant la fixation et la légalisation d'une mesure uniforme de temps. Présentée à la Chambre des communes le 4 juin 1891.—*M Kirkpatrick*—
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

45. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date 13 mai 1891—Copie de toutes lettres et correspondance entre le gouvernement et aucun de ses membres ou tout département public et M. Solyme Forgues, de Saint-Michel de Bellechasse, officier-rapporteur dans le district électoral de Bellechasse. Présentée à la Chambre des communes le 4 juin 1891.—*M. Amyot*....*Pas imprimée.*

46. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 mai 1891—Etat indiquant quelle somme d'argent a été dépensée pour réparer le quai de Grande-Baie, dans le township de Keppel, Grey-Nord, pendant l'été de 1890 ; si le contrat a été donné par voie de soumission ou à l'entreprise privée ; qui a exécuté les travaux ; qui a agi comme inspecteur, et quelle compensation a reçue ce dernier. Présentée à la Chambre des communes le 4 juin 1891.—*M. Somerville*.....*Pas imprimée.*

47. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 27 mai 1891—Etat donnant le nombre de boisseaux de pommes de terre exportés du Canada du 1er octobre 1890 au 1er mai 1891, et le nom du lieu où ils sont exportés. Présentée à la Chambre des communes le 6 juin 1891.—*M. McMullen*—
Imprimée pour les documents de la session seulement.

48. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 3 juin 1891—Copie de toute correspondance échangée entre toutes personnes et le département de la marine et des pêcheries, recommandant ou concernant la récompense donnée au capitaine Paterson, de la goélette américaine *Seigfried*, pour avoir opéré le sauvetage du capitaine et de l'équipage de la goélette *Blizzard*, de Lunenburg, en octobre dernier. Présentée à la Chambre des communes le 16 juin 1891.—*M. Flint*—
Pas imprimée.

49. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 3 juin 1891—Copie de toute correspondance avec le département de la marine concernant la présentation de lunettes marines aux volontaires qui ont sauvé l'équipage de la barque *Medmerly*, qui s'est perdue sur l'île Ray, comté de Pictou, en novembre dernier. Présentée à la Chambre des communes le 16 juin 1891.—*M. Fraser*—
Pas imprimée.

50. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 mai 1891—Copie de toute correspondance, papiers et rapports en la possession du gouvernement concernant l'emplacement du camp de brigade du district militaire n° 1 en 1890 et 1891. Présentée à la Chambre des communes le 16 juin 1891.—*M. Hyman*.....*Pas imprimée.*

51. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur general en date du 5 mai 1891—Copie de toute correspondance, pétitions, mémoires et autres documents soumis au Conseil privé au sujet de l'abolition de l'usage officiel de la langue française dans la province du Manitoba par la législature de la dite province. Aussi, copie des rapports au Conseil ou des ordres en conseil à ce sujet. Aussi, copie de l'acte ou des actes s'y rapportant. Presentée à la Chambre des communes le 18 juin 1891.—*Mr. LaRivière*—
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

52. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 5 mai 1891—Copie de l'ordre en conseil du 10 mai 1888, accordant un subside de $12,500 par année à M. Julien Chabot pour le service du bateau à vapeur *Admiral*, entre Dalhousie et Gaspé, en rapport avec le chemin de fer Intercolonial, et tous autres ordres en conseil qui ont pu être adoptés subséquemment au sujet du même bateau à vapeur. Présentée à la Chambre des communes le 19 juin 1891.—*M. Guay*.....*Pas imprimée.*

52*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 5 mai 1891—Copie du contrat entre les propriétaires ou le propriétaire ou le possesseur du bateau à vapeur *Admiral* et le gouvernement, à la suite d'un ordre en conseil en date du 10 mai 1888 ; aussi, copie des contrats, actes ou transferts qui ont pu être faits ou signifiés au gouvernement depuis la dite date du 10 mai 1888 ; aussi, un état des sommes payées pour le service du dit bateau à vapeur, les noms des personnes auxquelles ces sommes ont été payées, la date des paiements, et les reçus qui ont été donnés. Présentée à la Chambre des communes le 24 juin 1891.—*M. Guay*.....*Pas imprimée.*

52*b*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 13 juillet 1891—Copie de l'ordre en conseil ou des ordres en conseil adoptés depuis 1883 jusqu'à 1888, au sujet du bateau à vapeur *Admiral* et du service qu'il a fait entre Dalhousie et Gaspé ou autres points, en rapport avec le chemin de fer Intercolonial. Présentée à la Chambre des communes le 10 août 1891.—*M. Tarte*.....*Pas imprimée.*

52c. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 13 juillet 1891—Copie du contrat ou des contrats entre les propriétaires ou le propriétaire ou le possesseur du bateau à vapeur *Admiral* et le gouvernement, depuis 1883 jusqu'à 1888 ; aussi, copie de tous actes, transferts, etc., qui ont pu être signifiés au gouvernement au sujet de ce bateau à vapeur ; aussi un état des sommes payées durant cet intervalle de temps, pour le service du dit bateau à vapeur, les noms des personnes auxquelles ces sommes ont été payées, et la date des paiements. Présentée à la Chambre des communes le 10 août 1891.—*M. Tarte*. . *Pas imprimée.*

53. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 6 mai 1891—Etat donnant le coût de construction des divers élévateurs placés sur la ligne de l'Intercolonial et ses embranchements, la localité où ils ont été construits, la contenance de chacun, la date de la construction, et la quantité de grain qui a passé par chacun, chaque année, depuis leur installation. Présentée à la Chambre des communes le 19 juin 1891.—*M. McMullen* ....*Pas imprimée.*

53a Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 13 mai 1891—Copie de toute correspondance, documents, etc., échangés entre les officiers du chemin de fer Intercolonial à Moncton et le département des chemins de fer, concernant l'accident de Saint-Joseph de Lévis, le dix-huit décembre mil huit cent quatre-vingt-dix. Présentée à la Chambre des communes le 19 juin 1891. —*M. Carroll*..... ....*Pas imprimée.*

53b. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 1er juillet 1891—Copie de toute correspondance et de tous télégrammes, lettres, rapports et autres papiers concernant le projet d' " agrandissement des propriétés " du chemin de fer Intercolonial à Saint-Jean, N.-B. Présentée à la Chambre des communes le 12 août 1891.—*M. Davies*..... .... *Pas imprimée.*

53c. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 8 juillet 1891—Copie de tous papiers, documents, dépositions, etc., relativement à l'enquête tenue dernièrement à la station de Sainte-Flavie, chemin de fer Intercolonial, sur la conduite de M. Hormidas Ouellette, surintendant des ateliers du dit Intercolonial, ainsi que sur le compte de quelques autres employés. Présentée à la Chambre des communes le 26 septembre 1891.—*M. Choquette*..... . ...*Pas imprimée.*

54. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 11 mai 1891—1. Etat de toutes les licences de pêche accordées en 1890 dans les comtés suivants, savoir : Berthier, Maskinongé, Saint-Maurice, Champlain, Nicolet, Yamaska et Richelieu, indiquant les noms de ceux qui ont obtenu telles licences, le montant payé par chacun d'eux, et la date de tels paiements. 2. Etat de la quantité et de la valeur des diverses espèces de poissons qui ont été pris par tels licenciés, suivant les rapports des divers gardes-pêche de ces comtés. 3. Copies de toutes instructions envoyées aux gardes-pêche de ces divers comtés en 1890 et 1891, jusqu'à cette date. 4. Copies de toute correspondance, requêtes et remontrances qui ont pu être reçues à ce sujet durant les années 1890 et 1891 jusqu'à cette date, aussi bien que des réponses qui ont pu y être faites. 5. Etat indiquant le salaire des gardes-pêche des comtés ci-dessus mentionnés et des autres frais et dépenses qui ont été encourus par le gouvernement, en rapport avec les pêcheries des comtés de Berthier, Maskinongé, Saint-Maurice, Champlain, Nicolet, Yamaska et Richelieu, pendant l'année 1890. Présentée à la Chambre des communes le 22 juin 1891.—*M. Beausoleil*..... . . .*Pas imprimée.*

54a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 3 juin 1891—Etat donnant les noms de toutes personnes dans le comté de Queen, N.-E., auxquelles des primes de pêche ont été payées pendant les derniers cinq ans, avec le montant payé à chacune et les dates de paiement ; et le montant non encore payé, avec les noms des personnes auxquelles ces primes sont encore dues. Présentée à la Chambre des communes le 23 juin 1891.—*M. Forbes*.....*Pas imprimée.*

54b. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 mai 1891—Etat donnant les noms de toutes personnes dans le comté de Guysboro' auxquelles des primes de pêche ont été payées pendant les trois dernières années, et le montant payé à chacune ; le montant non encore payé, et les noms des personnes auxquelles ces primes sont encore dues. Présentée à la Chambre des communes le 23 juin 1891.—*M. Fraser*..... ....*Pas imprimée.*

54c. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 27 mai 1891—Etat indiquant le montant payé pour les approvisionnements nécessaires aux équipages des divers navires du gouvernement faisant le service de protection des pêcheries dans la province d'Ontario pour l'exercice 1889-90, les noms des fournisseurs et les prix payés. Présentée à la Chambre des communes le 24 juin 1891. —*M. Somerville*..... ....*Pas imprimée.*

54d. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 3 juin 1891—Copie de tous papiers, correspondance, rapports et autres documents en la possession du gouvernement concernant les pêcheries de hareng de la baie de Fundy et des eaux voisines durant l'année dernière, y compris le

rapport de la conférence des gardes-pêche tenue à Ottawa à ce sujet. Présentée à la Chambre des communes le 30 juin 1891.—*M. Bowers* ..... *Pas imprimée.*

54*e*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 13 mai 1891—Etat indiquant le coût et les dépenses pour ajuster les sommes réclamées comme primes de pêche et pour préparer et distribuer les chèques des primes, chaque année, depuis 1883. Aussi, les noms des personnes autorisées à distribuer les chèques de primes dans la Nouvelle-Ecosse en 1889, 1890 et 1891. Présentée à la Chambre des communes le 16 juillet 1891.—*M. Flint*—

Imprimée pour les documents de la session seulement.

54*f*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 13 mai 1891—Etat donnant les noms de toutes personnes du comté de Guysboro' poursuivies pour contravention aux lois des pêcheries depuis le 1er janvier 1890, le montant de chaque amende et des frais, la somme perçue dans chaque cas, les noms des personnes dont les amendes ont été remises, avec la raison de la remise, et les noms des personnes dans le dit comté contre lesquelles des amendes sont encore à percevoir, avec le montant de chaque amende et les frais. Présentée à la Chambre des communes le 22 juin 1891.—*M. Fraser*—

Pas imprimée.

54*g*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 15 mai 1891—Copie de tous papiers, lettres et documents se rapportant en quelque manière à la dispensation des services de J. R. Graham, de Fenelon Falls, en qualité d'inspecteur ou de surveillant des pêcheries dans le comté de Victoria, et de toutes communications adressées à un représentant du gouvernement ou à quelqu'un de ses membres, ou à quelque officier ou commis du département de la marine et des pêcheries se rapportant au dit J. R. Graham et à l'exécution de ses devoirs avant son renvoi du service, et de toutes règles et règlements, s'il en est, au sujet de la nomination d'inspecteurs des pêcheries dans le dit comté et de l'exécution de leurs devoirs. Présentée à la Chambre des communes le 3 août 1891.—*M. Barron* ..... *Pas imprimée.*

54*h*. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 30 avril 1890—Copie de tout ordre départemental relatif aux pêcheries des comtés de Richelieu et de Berthier, et copie de toute correspondance échangée depuis 1887 entre le département des pêcheries et les gardes-pêche de ces comtés sur ce sujet. Présentée au Sénat le 14 juillet 1891.—*Honorable M. Guévremont* ..... *Pas imprimée.*

54*i*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 27 juillet 1891—Copie de toute correspondance se rapportant à la nomination de George Boisvert comme garde-pêche sur le fleuve Saint-Laurent vis-à-vis le comté de Nicolet. Aussi, copie de toutes correspondances se rapportant à l'établissement de licences de pêche dans le comté de Nicolet, entre M. Fabien Boisvert, alors membre de la Chambre des communes, ou toutes autres personnes et le gouvernement. Présentée à la Chambre des communes le 21 août 1891.—*M. Leduc* ..... *Pas imprimée.*

55. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 mai 1891—Etat pour les années 1889 et 1890, donnant copie de tous rapports ou correspondance avec le surintendant du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard au sujet de la condition de la chaussée ou des rails de ce chemin, et de tous rapports ou représentations au sujet de telle chaussée ou de tels rails adressés par les chefs de section ou autres officiers du dit chemin. Aussi, état indiquant combien de milles de ce chemin ont été refaits avec des rails d'acier depuis l'achèvement de ce chemin. Présentée à la Chambre des communes le 2 juillet 1891.—*M. Davies* ..... *Pas imprimée.*

56. Etat d'affaires de la Compagnie de prêts et de placements Britannique-Canadienne, pour l'année expirée le 31 décembre 1890; aussi, une liste des actionnaires au 31 décembre 1890. Présenté au Sénat le 4 mai 1891, par M. l'Orateur ..... *Pas imprimé.*

57. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 5 mai 1891—Etat donnant les quantités et essences de bois et billots abattus annuellement dans le territoire récemment en dispute dans la province de l'Ontario, sous l'autorité de permis de coupes émis par le gouvernement du Canada, et les noms des porteurs de permis; aussi, indiquant comment les droits ont été imposés et le montant par mille pieds, mesure de planche, retiré par le gouvernement du Canada de chaque personne ou association commerciale ayant reçu tels permis, chaque année, depuis 1875 jusqu'à 1887 inclusivement, ou quel droit régalien ou autre revenu a été perçu par le gouvernement des dits porteurs de permis sur les quantités abattues ou vendues. Présentée à la Chambre des communes le 6 juillet 1891.—*M. Barron* ..... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*

58. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 12 mai 1891—Etat indiquant la date à laquelle le steamer *Stanley* a commencé ses voyages entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme dans l'automne de 1890, le nombre de voyages accomplis, la date de chaque voyage, le nombre de

passagers, et le montant de fret expédié à l'Ile du Prince-Edouard ou rapporté de cette île, e montant des recettes du trafic-passagers et du trafic-marchandises, les frais d'exploitation du dit steamer pendant l'hiver de 1891, et la date de la cessation du service du dit steamer entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme. Aussi, le rapport du sous-ministre de la marine, daté le 5 mars 1891, au sujet de ce steamer ; et copie de toute correspondance, télégrammes et représentations faites aux département de la marine et des postes concernant le service des malles et le service à vapeur entre l'île et la terre ferme. Présentée à la Chambre des communes le 13 juillet 1891.—*M. Perry*.....*Pas imprimée.*

59. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 8 juillet 1891—Copie de toute requête, correspondance et document de toutes sortes concernant l'octroi d'un subside au chemin de fer "Québec Oriental." Présentée à la Chambre des communes le 20 juillet 1891. *M. Vaillancourt*..... *Pas imprimée.*

60. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 1er juillet 1891—Copie de toute correspondance, lettres ou télégrammes adressés à l'auditeur général au sujet du paiement des comptes tels que rendus à l'auditeur général par l'officier-rapporteur du district électoral de la division-est d'Elgin. Aussi, les noms et adresses postales de l'officier-rapporteur, des sous-officiers-rapporteurs, greffiers de bureaux de votation et constables pour le district électoral de la division d'Elgin-Est. Aussi, les montants respectifs tels que réclamés par chacun, le montant réellement payé à chacun jusqu'à date, y compris le chiffre de la balance, s'il en est, tels que rendus par l'officier-rapporteur dans son rapport original à l'auditeur général. Présentée à la Chambre des communes le 14 juillet 1891.—*M. Ingram* ..... *Pas imprimée.*

60*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 27 juillet 1891—Copie de toute correspondance échangée entre John A. McDonald (Victoria, N.-E.), ou aucunes autres personnes dans le comté de Victoria, N.-E., et le gouvernement ou aucun département ou fonctionnaire du gouvernement, avant la dernière élection générale, au sujet de la nomination d'un officier-rapporteur à la dite élection pour le dit comté. Présentée à la Chambre des communes le 3 août 1891.—*M. Flint* .....*Pas imprimée.*

61. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 juin 1891—Copie du rapport de M. Collingwood Schreiber, sur les études hydrographiques du Saint-Laurent faites par lui vis-à-vis et dans le voisinage de la cité de Québec, afin de constater s'il était possible d'y jeter un pont de chemin de fer. Présentée à la Chambre des communes le 14 juillet 1891.—*M. Laurier*—

Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

62. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 11 mai 1891—Copie de toute correspondance entre aucun département et H. E. Hartley, ci-devant gardien d'écluse sur le canal Carillon et Grenville, au sujet de sa mise à la retraite, et de tout rapport au conseil ou ordre en conseil à ce sujet, et de tous papiers relatifs à la destitution de M. Hartley. Présentée à la Chambre des communes le 26 juin 1891.—*M. Christie*..*Pas imprimée.*

62*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 1er juillet 1891—Copie du rapport de Thomas Munro, ingénieur du gouvernement, sur le canal à navires de Manchester. Présentée à la Chambre des communes le 21 juillet 1891.—*M. Mulock*—

Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

62*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 mai 1891—Copie de toutes lettres, correspondance, documents et papiers indiquant le nombre supplémentaire d'hommes employés sur le vieux et le nouveau canal Welland entre le 10 février 1891 et le 7 mars 1891. Aussi, les noms de ces hommes, les travaux à exécuter, et le montant d'argent payé à chaque homme. Présentée à la Chambre des communes le 28 juillet 1891.—*M. German*.....*Pas imprimée.*

62*c*. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 17 juin 1891, demandant un état de compte indiquant les sommes reçues et retenues en sus de ce qui était juste et légitime, par William Ellis, surintendant du canal Welland, (s'il y en a eu) entre le 29 décembre 1879 et le 11 septembre 1889 ; aussi un état indiquant les sommes restituées par M. Ellis (s'il y en a eu) et les dates de remboursements ; aussi une copie du cautionnement donné comme garantie par M. Ellis, (s'il en existe un) sur lequel on pourrait se fonder pour exiger le remboursement des dites sommes à restituer. Présentée au Sénat le 29 juillet 1891.—*Honorable M. McCallum*—

Pas imprimée.

62*d*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 17 juin 1891—Copie de toutes pétitions, lettres ou communications venant de la cité de Sainte-Catherine et autres municipalités le long du canal Welland, ou d'aucunes personnes ou corporations

demandant qu'il leur soit permis de se servir du surplus des eaux du dit canal pour des fins manufacturières ou autres. Aussi, copie du rapport de l'ingénieur des canaux à ce sujet, et des réponses faites par le gouvernement à toutes ces demandes. Présentée à la Chambre des communes le 12 août 1891.—*M. Gibson*..... *Pas imprimée.*

62*e*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 13 juillet 1891—1. Copie des devis préparés par le gouvernement et sur lesquels ont été basées les demandes de soumissions pour les travaux d'un égout, depuis Lachine jusqu'à la Côte Saint-Paul, le long du canal Lachine. 2. Copie des soumissions produites par les divers soumissionnaires pour les dits travaux, avec le rapport des officiers du département des chemins de fer et canaux à leur sujet. 3. Copie du rapport accordant le contrat pour les dits travaux ainsi que copie du contrat. Présentée à la Chambre des communes le 12 août 1891.—*M. Préfontaine* ..... *Pas imprimée.*

62*f*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 1er juillet 1891—Copies des rapports d'ingénieurs concernant le canal projeté de Soulanges, indiquant le nombre de sections dont sera divisé le travail, la longueur de chaque section, les quantités des diverses classes de travail dans chaque section, et les estimés détaillés du coût de chaque section. En outre, le tout accompagné d'un tracé de plan ou carte continue, et le profil de toute la route, distinguant les différentes sections et les particularités de chaque section. Présentée à la Chambre des communes le 12 août 1891.—*M. Mousseau* ..... *Pas imprimée.*

62*g*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 27 mai 1891—Etat des dépenses, ainsi que les rapports et les plans faits par les ingénieurs du gouvernement, s'il en est. concernant le canal de Soulanges, depuis 1873 jusqu'à 1889 inclusivement ; et depuis 1889, inclusivement, jusqu'à juin 1890. Aussi, état des plans et devis faits par des ingénieurs et terminés par eux à la susdite date de juin 1890 et se rapportant au dit canal de Soulanges. Présentée à la Chambre des communes le 12 août 1891.—*M. Mousseau*....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

62*h*. Réponse à une adresse de la Chambre desc ommunes à Son Excellence le gouverneur général en date du 27 mai 1891—Copie de toutes soumissions demandées la première et la seconde fois pour l'exécution respectivement des sections une, deux et trois de l'élargissement du Rapide Plat ou canal de Morrisburgh, l'une des divisions des canaux du Saint-Laurent, y compris les quantités des divers items mentionnés dans la cédule des prix d'après lesquel les soumissions ont été calculées, et le montant collectif de chaque soumission. Aussi copie de toute correspondance, ordres en conseil, rapports des ingénieurs sur les soumissions ou contrats ou travaux, ou sur les changements dans le tracé ou dans les plans, et copie de toutes estimations, en détail, du coût des dits travaux, et la raison pourquoi les premières soumissions reçues ont été mises de côté. Présentée à la Chambre des communes le 21 août 1891.—*M. Murray* ..... *Pas imprimée.*

62*i*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 3 juin 1891—Copie de toutes lettres et mémoires se plaignant de la hauteur de l'eau dans le canal Rideau entre Kingston et Jones' Falls, et de toutes lettres du colonel By et autres, indiquant la profondeur d'eau allouée aux navires passant le canal pendant les premiers quarante ans qui ont suivi sa construction et pendant les dix dernières années. Aussi, copie des plans et rapports des ingénieurs chargés d'étudier le niveau de l'eau aux moulins de Kingston, indiquant le coût estimatif de l'abaissement du niveau de l'eau et l'étendue de terre qui serait recouvrée si l'eau était plus basse. Présentée à la Chambre des communes le 26 septembre 1891.—*M. Kirkpatrick*. ..... *Pas imprimée.*

63. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 5 mai 1891—Copie de toute correspondance, pétitions, mémoires, brefs, factums et autres documents soumis au Conseil privé au sujet de l'abolition des écoles séparées dans la province du Manitoba par la législature de cette province. Aussi, copie des rapports au conseil et des ordres en conseil à ce sujet. Aussi, copie de tout ou de tous actes de la dite législature abolissant les dites écoles séparées ou modifiant en quelque manière le système en vigueur avant 1890. Présentée à la Chambre des communes le 20 juillet 1891.—*M. LaRivière*—

Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

63*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 5 mai 1891—Copie de toutes pétitions présentées à Son Excellence au sujet des Actes des écoles du Manitoba, et de tous mémoires, rapports, ordres en conseil et correspondance s'y rapportant. Présentée à la Chambre des communes le 20 août 1891.—*M. Devlin*. ...*Pas imprimée.*

63*b*. Réponse supplémentaire à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 5 mai 1891—Copie de toute correspondance, pétitions, mémoires brefs, factums

et autres documents soumis au Conseil privé au sujet de l'abolition des écoles séparées dans la province du Manitoba par la législature de cette province. Aussi, copie des rapports au conseil et des ordres en conseil à ce sujet. Aussi, copie de tout acte ou de tous actes de la dite législature abolissant les dites écoles séparées ou modifiant en quelque manière le système en vigueur avant 1890. Présentée à la Chambre des communes le 4 septembre 1891.—*M. LaRivière.*

Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

64. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 13 juillet 1891—Copie de la pétition de droit présentée au ministre de la justice pour son *fiat*, par Joseph Desmarteau, pour des améliorations qu'il prétend avoir faites sur " un lopin de terre formant partie de la propriété ci-devant connue " comme ' Ferme Logan ' et étant partie du lot numéro onze cent trente-six (1136) du plan officiel " et livre de renvoi du quartier Sainte-Marie, dans la cité de Montréal, mesurant cent cinquante- " six pieds de large par quatre cent cinquante-deux pieds (452) sur le côté sud-ouest, et quatre cent " quatre-vingt-sept pieds (487) sur le côté nord-est, mesure anglaise, plus ou moins, et étant bornée " sur le côté nord-est par la grande route connue sous le nom de ' Chemin Papineau,' sur le côté " sud-ouest par une partie du dit lot numéro onze cent trente-six (1136), sur le côté sud-ouest par le " lot numéro onze cent (1100) du dit plan et livre de renvoi, et sur le côté nord-ouest par la rue " Sherbrooke (étant une autre partie du dit lot onze cent trente-six) "; aussi, copie de la décision du ministre de la justice et de toute correspondance à ce sujet. Présentée à la Chambre des communes le 21 juillet 1891.—*M. Laurier*..... .... *Pas imprimée.*

65. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 12 mai 1890—Etat des dépenses faites par l'inspecteur des pénitenciers lors de ses visites ordinaires et extraordinaires au pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul au cours des dix dernières années, tant de ses dépenses personnelles chaque jour de ces visites, que des dépenses occasionnées chaque jour par ses voyages de Montréal à Saint-Vincent-de-Paul et *vice versâ* pour chevaux, domestiques et leur pension.—*Hon. M. Bellerose*..... .... *Pas imprimée.*

65*a*. Réponse supplémentaire, *re* pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul. Présentée au Sénat le 19 juin 1891 par l'honorable M. Abbott..... .... *Pas imprimée.*

65*b*. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 30 juillet 1891—Copie de la soumission acceptée de McPherson et Thompson, de New-Westminster, Colombie-Britannique, pour médicaments à fournir au pénitencier de la Colombie-Britannique au cours de l'année qui expirera le 30 juin 1892, avec le détail des quantités et des prix de ces fournitures, et l'indication de la somme totale à laquelle elles s'élèveront. Présentée au Sénat le 12 août1891.—*Honorable M. McInnes* (*Victoria, C.-B*)- .... *Pas imprimée.*

66. Réponse à une adresse à Son Excellence le gouverneur général en date du 28 juin 1891—Copie de toute correspondance échangée entre le département de la justice, les juges ayant juridiction en matières criminelles, et les procureurs généraux des provinces, relativement à l'opportunité d'abolir les fonctions du grand jury dans l'administration de la justice criminelle. Présentée au Sénat le 8 juillet 1891.—*Honorable M. Gowan*..... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

67. Relevé des montants payés à titre de réclamations pour primes sur le fer en gueuse fabriqué en Canada, donnant les quantités pour lesquelles les réclamations ont été faites, les noms des réclamants et le montant payé dans chaque cas. Présenté à la Chambre des communes le 28 juillet 1891, par l'honorable M. Bowell.... .... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

68. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 1er juillet 1891—Relevé du montant de billets fédéraux en circulation à la date du 31 mai 1891, et du montant d'or et de débentures garanties tenu en réserve à la dite date pour le rachat des dits billets. Aussi, un état faisant connaître la proportion de cette réserve d'or aux mains du ministre des finances et receveur général et de celle détenue par toute banque chartée pour les fins de tel rachat. Aussi, un état indiquant les arrangements faits avec les dites banques, en vertu desquels elles détiennent cette réserve d'or. Présentée à la Chambre des communes le 29 juillet 1891.—*M. Mulock*.. ... . *Pas imprimée.*

69. Rapport administratif sur les accusations portées contre le commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest. Présenté à la Chambre des communes le 30 juillet 1891, par sir John Thompson—

Imprimé pour les documents de la session seulement.

70. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 13 mai 1891—Copie de toute correspondance adressée depuis le 1er juillet 1890 par la Chambre de Commerce de New-Glasgow et autres institutions ou personnes au sujet du train d'entier parcours entre Sydney, C.-B., et Oxford,

comté de Cumberland, *via* le chemin de fer de la Ligne Courte. Aussi, copie de toute correspondance adressée durant la même période par toute personne ou personnes demandant de meilleures facilités par voie ferrée entre Pictou et New-Glasgow jusqu'à Halifax. Présentée à la Chambre des communes le 31 juillet 1891.—*M. Fraser*.....*Pas imprimée.*

71. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 27 mai 1891—Copie de toutes soumissions pour la construction des édifices publics à Annapolis ; du contrat passé avec le gouvernement pour la construction de ces édifices, et de l'acte de transfert à la Reine du terrain sur lequel ces édifices sont construits. Aussi, états de tous montants payés à l'entrepreneur à compte des travaux et la date des paiements. Présentée à la Chambre des communes le 4 août 1891—*M. Lister*—*Pas imprimée.*

72. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 1er juillet 1891—Copie de toute correspondance et documents ou autres informations en la possession du gouvernement au sujet des étalons stationnés à la Ferme Expérimentale Centrale ou à toute autre ferme expérimentale au Canada. Présentée à la Chambre des communes le 4 août 1891.—*M. McMullen*..*Pas imprimée.*

73. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 27 juillet 1891—Copie de toute correspondance et instructions concernant la destitution de William Sanders et William Muttart, chefs de sections sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, en mars ou avril derniers. Présentée à la Chambre des communes le 10 août 1891.—*M. Perry*.....*Pas imprimée.*

73*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 27 juillet 1891—Copie de toute correspondance, lettres ou papiers se rapportant en quelque manière à la destitution, en juin 1884, de Samuel Johnston, officier des douanes de Sa Majesté pour le district s'étendant de Clifton à Dunnville. Présentée à la Chambre des communes le 23 septembre 1891.—*M. German*—*Pas imprimée.*

74. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 27 mai 1891—Etat faisant connaître : 1. Copie de tous rapports et correspondance concernant le système de permis et sa réglementation, de tous règlements en vertu desquels des liqueurs ont été introduites et vendues dans les Territoires du Nord-Ouest, et de tous mémoires adressées au gouvernement au sujet du système des permis et de la vente des liqueurs sur les trains de voyageurs dans les dits Territoires du Nord-Ouest et dans les limites du Parc de Banff, et un état indiquant les espèces et quantités de liqueurs ainsi vendues. Présentée à la Chambre des communes le 12 août 1891.—*M. Watson*.....*Pas imprimée.*

75. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 juin 1891—Copie des bordereaux de paye des derniers camps de manœuvres de Sorel et de Saint-Jean, P.Q. Présentée à la Chambre des communes le 18 août 1891.—*M. Lépine*.....*Pas imprimée.*

75*a*. Etat indiquant les noms des soumissionnaires, des entrepreneurs, et les prix de contrat des habillements militaires pour 1891-92. Présentée à la Chambre des communes le 21 août 1891, par sir Adolphe Caron.....*Imprimé pour les documents de la session seulement.*

76. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 17 juin 1891—Copie de toute correspondance échangée entre le ministre des douanes et le percepteur au lac Kootenay, et entre le susdit ministre et toute autre personne au sujet de l'admission en franchise dans le district du lac Kooteney de machines nécessaires à l'exploitation des mines. Aussi, copie des instructions du ministre des douanes au percepteur des douanes sur la rivière Kootenay, concernant l'admission en franchise de machines pour les mines. Présentée à la Chambre des communes le 20 août 1891.—*M. Mara*.....*Pas imprimée.*

77. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 1er juillet 1891—Copie de toute correspondance, rapports, papiers et documents se rapportant à la saisie et vente de la goélette *Marie Eliza*, en 1887, par le percepteur de la douane à Rimouski. Présentée à la Chambre des communes le 20 août 1891.—*M. Langelier*.....*Pas imprimée.*

78. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 1er juillet 1891—Etat donnant—1. Les noms de tous les employés permanents du département des travaux publics, leurs fonctions et leurs appointements annuels. 2. Les noms de tous les surnuméraires du dit département, leurs appointements et le genre de travail qu'ils ont à faire, et copie de leurs certificats d'examen. 3. Les noms de toutes les personnes faisant du travail supplémentaire en dehors de l'édifice, et la nature des travaux, donnant les noms des hommes et des femmes séparément. 4. Les noms des ouvriers et autres employés dans les ateliers du gouvernement à Ottawa. 5. Les noms de tous les messagers employés dans le dit département, temporairement ou permanemment. 6. Les noms et le nombre de tous les journaliers employés par le dit département, depuis janvier dernier, dans ou autour des

édifices publics sous le contrôle du gouvernement à Ottawa, y compris Rideau Hall, avec le genre de travail à faire et les gages payés. Présentée à la Chambre des communes le 21 août 1891.—*M. McMullen* . . . . . *Pas imprimée.*

79. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 13 mai 1891—1. Copie des réclamations faites au gouvernement depuis 1880 par M. Joseph Antoine Maurice, commerçant du village du Bassin de Chambly, et Dame Julie Fournier, son épouse, pour dommages soufferts par eux en rapport avec des terrains acquis par eux du gouvernement en 1875. 2. Copie des lettres et correspondances à ce sujet, adressées aux divers départements par diverses personnes relativement à cette question. 3. Copie de la correspondance intervenue entre ces divers départements soit avec les réclamants ou avec des personnes agissant pour eux ou dans leur intérêt. 4. Copie de la référence faite par le gouvernement des dites réclamations à Joseph Simard, alors arbitre fédéral, ainsi que de son rapport. 5. Copie de la correspondance qui a suivi tel rapport. 6. Copie des opinions données sur la question par l'honorable ministre des travaux publics, ainsi que l'opinion de l'honorable ministre de la justice. Présentée à la Chambre des communes le 4 août 1891.—*M. Préfontaine*—*Pas imprimée.*

80. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 18 juin 1891—Copie de tous ordres en conseil, correspondance et rapports, état des réclamations, reçus ou comptes avec ou par le Dr Walker ou de sa part, ou avec ou par toute autre personne concernant le chemin macadamisé de Dundas et Waterloo, depuis la fin de la session de 1889. Présentée à la Chambre des communes le 24 août 1891.—*M. Bain*. . . . . *Pas imprimée.*

81. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 3 juin 1891—Copie de toute correspondance entre le gouvernement impérial et le gouvernement du Canada au sujet des lois canadiennes sur les droits d'auteurs et de tous autres papiers s'y rapportant qui n'ont pas encore été produits. Présenté à la Chambre des communes le 24 août 1891.—*M. Edgar* . . . . . *Pas imprimée.*

82. Troisième recensement du Canada. Relevé de la population comparé avec les recensements précédents, 1891. Présenté à la Chambre des communes le 26 août 1891 par l'honorable J. Haggart. *Imprimé pour la distribution seulement.*

82*a*. Recensement du Canada, 1891—Divisions électorales—Relevé de la population par districts. Aussi, bulletin de recensement n° 1 et relevés de la population des cités, villes et villages. Présenté à la Chambre des communes le 27 août 1891, par l'honorable J. Haggart—
Imprimé pour la distribution seulement.

83. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 août 1891—Rapport donnant : 1. Les noms de tous les employés de la douane à Montréal ; la date de leur nomination ; leurs fonctions respectives ; les salaires de chacun d'eux ; leur nationalité ; leur lieu de naissance, et dans le cas où ils ne seraient pas nés au Canada, depuis quand ils habitaient le pays lors de leur nomination, et sur la recommandation de qui ils ont été nommés. 2. Ont-ils tous subi l'examen du service civil, et quels sont ceux, s'il en est, qui n'ont pas passé cet examen depuis que cette loi est en vigueur ? 3. Quels sont ceux, s'il en est, qui ont reçu des salaires ou émoluments autres que ceux attachés à la charge à laquelle ils ont été nommés ; les montants reçus et pour quels travaux additionnels ? 4. Les noms des employés supplémentaires pour les services desquels on a payé en 1889-90 la somme de $12,176.25, telle que consignée au rapport de l'auditeur général pour l'année 1889-90, à la page C—254 ? 5. A qui a été payé la somme de $5,939.29, pour charroyage à la douane de Montréal, telle que consignée au dit rapport de l'auditeur général, à la page C—254 ? Présentée à la Chambre des communes le 14 septembre 1891.—*M. Lépine*. . . . . *Pas imprimée.*

84. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 27 mai 1891—Copie de toute correspondance, mémoires, documents, lettres, requêtes, et généralement de tous papiers relatifs à l'encouragement de la culture de la betterave à sucre et à la protection de la fabrication et au raffinement du sucre de betterave en Canada, échangés entre le gouvernement ou aucun de ses membres et aucune personne ou compagnie. Presentée à la Chambre des communes le 23 septembre 1891.—*M. Beausoleil*. . . . . *Pas imprimée.*

85. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 1er juillet 1891—Copie de toute correspondance, papiers et documents concernant la nomination des officiers de douane à Crystal Beach et Point-Albino, dans le township de Bertie, et Carroll's Landing, dans le township de Humberstone, comté de Welland. Présentée à la Chambre des communes le 23 septembre 1891.—*M. German*. . . . . *Pas imprimée.*

86. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 14 septembre 1891, pour toute correspondance échangée entre Son Excellence le gouverneur général et le lieutenant-gouverneur de la province de Québec relativement au chemin de fer de la Baie des Chaleurs, et tous autres papiers et correspondance en la possession du gouvernement sur ce sujet. Présentée au Sénat le 16 septembre 1891—*Honorable M. Miller* ..... *Pas imprimée.*

86*a*. Réponse supplémentaire à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 14 septembre 1891, pour toute correspondance échangée entre Son Excellence le gouverneur général et le lieutenant-gouverneur de la province de Québec relativement au chemin de fer de la Baie des Chaleurs, et tous autres papiers et correspondance en la possession du gouvernement sur ce sujet. Présentée au Sénat le 23 septembre 1891—*Honorable M. Miller* ..... *Pas imprimée.*

86*b*. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 21 août 1891, demandant un état faisant voir les sommes dépensées à titre de subvention ou autrement sur le chemin de fer de la Baie des Chaleurs depuis le commencement des travaux jusqu'à ce jour, indiquant les noms de ceux à qui ces sommes ont été payées, et le montant restant impayé sur les crédits affectés à ce chemin par le gouvernement du Canada. Présentée au Sénat le 24 septembre 1891—*Honorable M. McInnes (Victoria, C.B.)* ..... *Pas imprimée.*

87. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 29 mai 1891, demandant copie de tous ordres en conseil, commissions et instructions, en vue de nommer une ou plusieurs personnes spécialement chargées d'examiner la position et les ressources de cette partie du Canada connue comme le Grand-Bassin du McKenzie ; aussi copie des rapports faits par telles personnes pour permettre au gouvernement de décider les mesures nécessaires pour la protection et le développement de ce territoire. Présentée au Sénat le 23 septembre 1891. *Honorable M. Girard* ..... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*

88. Etats et rapports généraux des baptêmes, marriages et sépulture dans les districts de Chicoutimi, Gaspé, Montmagny et Iberville ..... *Pas imprimés.*

CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR LE

DERNIER EXERCICE, DU 1ER JUILLET 1889 AU 30 JUIN 1890,

CONCERNANT LES

CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTROLE.

SOUMIS EN CONFORMITÉ DES DISPOSITIONS DES STATUTS REVISÉS DU CANADA, CHAPITRE 37, ARTICLE 28.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.

OTTAWA:
IMPRIMÉ PAR BROWN CHAMBERLIN, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE.
1891.

TABLE DES MATIÈRES.

CHEMINS DE FER.

PAGE.

EXPOSÉ GÉNÉRAL.

Relevé de la statistique générale des chemins de fer ix
Routes entre Montréal et Halifax x

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE :

Distances—Ligne-mère xi
Convention et arbitrage xi

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT :

Longueur des lignes xii
Situation financière xii

INTERCOLONIAL :

Table des distances xiii
Dépenses imputables sur le compte du capital xiii
do do revenu xiv
Recettes brutes et frais d'exploitation de l'exercice xiv
Tableaux comparatifs du trafic xv
Items généraux xvi
Embranchement de Windsor xvi
Prolongement-Est xvii
Division d'Oxford et de New-Glasgow xviii
Division du Cap-Breton xviii
Harvey-Salisbury xviii
Annapolis-Digby xix

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD :

Distances sur la ligne et les prolongements xix
Dépenses portées au compte du capital et du revenu xix
Recettes brutes et dépenses de l'exercice xx
Tableaux comparatifs du trafic xx
Embranchement de Carleton xxi

ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT À CES LIGNES :

Exposé général indiquant les paiements faits xxi
Compagnie de chemin de fer Albert du Sud xxii
do Alberta et Athabasca liii
do et de houille d'Alberta liii
do de l'Atlantique et du Nord-Ouest xxiii
do de la Baie des Chaleurs xxv
do de la jonction de Beauharnois xxvi
do de Brandon et du Sud-Ouest liii
do de Brantford, Waterloo et lac Erié xxvi
do de Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie xxvi
do de Bouctouche et Moncton xxvii
do de Calgary et Edmonton liii
do du Canada Atlantique xxvii
do Canadien du Pacifique liv
do Central du Nouveau-Brunswick xxviii
do de Transport maritime de Chignecto xxix
do et de Navigation de la Colombie et Kootenay xxix
do de la vallée de Cornwallis xxx
do et de houille de Cumberland xxx
do du comté de Drummond xxx
do d'Elgin, Petitcodiac et Havelock xxxi
do du Grand-Oriental xxxi
do du Grand-Nord xxxii

ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT À CES LIGNES—*Fin.*

PAGE.

Cie de chemin de fer du Grand Central du Nord-Ouest lv
do de Jonction de Guelph xxxiii
do d'embranchement de Harvey xxxiii
do de Hereford xxxiii
do International xxxiv
do de Irondale, Bancroft et Ottawa xxxiv
do des Joggins xxxiv
do du Lac Seul li
do du lac Erié, Essex et rivière Détroit xxxv
do de Colonisation du lac Témiscamingue xxxv
do du Manitoba et du Nord-Ouest lvi
do de Colonisation du Manitoba Sud-Ouest lvi
do de Minudie xxxvi
do de Montréal et de la jonction de Champlain xxxvi
do de Montréal et lac Maskinongé xxxvii
do de Montréal et Sorel xxxvii
do de Montréal et Occidental xxxvii
do de Montréal et Ottawa xxxvii
do et de houille de Medicine Hat lviii
do de Napanee, Tamworth et Québec xxxviii
do du Nord et de la jonction du Pacifique xxxviii
do *Northern* et *Western* xxxix
do du Nord-Ouest du Canada lix
Cie de houille et de navigation du Nord-Ouest lviii
Cie de chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse xl
do de l'Ontario et du Pacifique xli
do Ontario et Québec xli
do et de navigation d'Oshawa xlii
do d'Ottawa et de la vallée de la Gatineau xli
do de Colonisation de Parry-Sound xlii
do de Pontiac et de la jonction du Pacifique xliii
do de Pontiac et Renfrew xlii
do de Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest xlii
do Québec-Central xliii
do de Québec au lac Saint-Jean xliv
do Québec, Montmorency et Charlevoix xlv
do et de vapeurs de Qu'Appelle, du lac Long et de la Saskatchewan lx
do et de houille de la vallée du Daim-Rouge lxi
Ligne Directe xlv
Cie de chemin de fer Shuswap et Okanagan lxvi
do de Sainte-Catherine et Niagara Central xlvi
Cie du Tunnel de la Frontière de Sainte-Claire xlvii
Cie de chemin de fer de la vallée de Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup xlvii
do du Saint-Laurent, des Basses-Laurentides et du Saguenay xlviii
do de la vallée de Stewiacke à Lansdowne xlviii
do de Témiscouata xlix
do de la vallée de la Tobique xlix
do des Mille-Iles l
do de Vaudreuil et Prescott l
do des Comtés de l'Ouest l
do du Pacifique de l'ouest d'Ontario li
do et de vapeurs de Winnipeg à la Baie-d'Hudson lxi
do de la Montagne-de-Bois et Qu'Appelle lxii
do de Woodstock et Centreville lii
TUNNEL DU DÉTROIT DE NORTHUMBERLAND lxiii

COMITÉ DES CHEMINS DE FER DU CONSEIL PRIVÉ :

Causes entendues précédemment lxiv

CANAUX.

PAGE.

Liste des canaux lxvii
Revenu lxvii

LE FLEUVE SAINT-LAURENT ET LES LACS :
Information générale lxviii
CANAL LACHINE lxx
CANAL BEAUHARNOIS lxxi
CANAL CORNWALL lxxi

CANAUX DE WILLIAMSBURGH :
Canal de la Pointe Farran lxxii
Canal du Rapide-Plat lxxiii
Canal des Galops lxxiii
Rapides des Galops, amélioration du chenal lxxiv

CANAL WELLAND :
Ligne principale, du lac Ontario au lac Erié lxxiv
Bras de la rivière Welland lxxiv
Canal d'alimentation de la Grande Rivière lxxv
Branche de Port-Maitland lxxv

MONTRÉAL, OTTAWA ET KINGSTON :
Description générale lxxvi
Table des distances lxxvi
Ecluse de Sainte-Anne lxxvi
Canal Carillon lxxvii
Canal Grenville lxxvii

HAUT DE LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS :
Ecluse et digue de la Culbute lxxviii
CANAL RIDEAU lxxviii

CANAL TAY :
Travaux de construction lxxx

RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN :
Description générale lxxx
Ecluse et barrage de Saint-Ours lxxxi
Canal Chambly lxxxi
CANAL SAINT-PIERRE lxxxii

NAVIGATION DE LA RIVIÈRE TRENT :
Description lxxxii
Etendues navigables et non navigables lxxxiii
Nouveaux travaux lxxxv
CANAL MURRAY lxxxv
CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE lxxxvi
COMMISSION SUR LA NAVIGATION DE LA TRENT lxxxvi

CARTES

(ENTRE LE RAPPORT ET LES ANNEXES.)

Carte générale du Canada.
2. Nouvelle-Ecosse, Cap-Breton, Ile du Prince-Edouard et partie du Nouveau-Brunswick.
3. Nouveau-Brunswick et partie du Maine et de Québec.
4. do do y compris Montréal.
5. Ontario-Est et partie de Québec.
6. Ontario-Ouest.
7. Nord du Lac Supérieur.
8. Lac Supérieur au Manitoba.
9. Manitoba et Assiniboïa.
10. Assiniboïa et Saskatchewan.
11. Assiniboïa et Alberta aux Montagnes Rocheuses.
12. Colombie-Britannique.

DIAGRAMME.

Canaux du fleuve Saint-Laurent.

ANNEXES.

PAGE

ANNEXE N° 1.—ETAT de la dépense durant l'année 1
do 2.—DÉPENSE totale pour la construction et l'agrandissement 3
do 3.—ETAT des paiements faits sur les subventions votées aux chemins de fer 8
do 4.—RAPPORTS par Collingwood Schreiber, ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat en exploitation—
1. Sur le chemin de fer Canadien du Pacifique 9
2. Sur les chemins de fer en construction—
Chemin de fer Oxford et New Glasgow 10
do du Cap-Breton 10
24. do Digby et Annapolis 340
3. Sur les chemins de fer de l'Etat en exploitation—
Chemin de fer Intercolonial 11
Prolongement-Est 14
Embranchement du chemin de fer de Windsor 14
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard 15
4. Chemins de fer subventionnés en argent, en rails et en terres 16

RAPPORTS DES SURINTENDANTS, ETC. :—

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Chemin de fer Intercolonial—
Rapport par D. Pottinger, surintendant en chef 20
do T. Williams, premier comptable 24
do P. S. Archibald, ingénieur en chef 32
do H. A. Whitney, mécanicien en chef 39
do I. Sutton, comptable 41
Tableau des accidents 46

Chemin de fer de Prolongement-Est—
Rapport par D. Pottinger, surintendant en chef 56
do T. Williams, premier comptable et trésorier 57
do H. A. Whitney, mécanicien en chef 62
do P. S. Archibald, ingénieur en chef 62
Tableau des accidents 61

Chemin de fer d'embranchement de Windsor—
Rapport par D. Pottinger, surintendant 64
do R. B. Boggs, comptable 66
do P. S. Archibald, ingénieur 69

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—
Rapport par J. Unsworth, surintendant 69
do W. T. Huggan, comptable 74
do J. Unsworth, mécanicien surintendant 81
Tableau des accidents 89

CANAUX.

1. CONSTRUCTION.

ANNEXE N° 22.—RAPPORT sur les travaux du canal du Sault Sainte-Marie 162
Par W. G. THOMPSON, I.C.
do 22.—RAPPORT sur les travaux d'agrandissement du canal Cornwall, division Ouest 163
Par H. H. KILLALY, I.C.
do 23.—RAPPORT sur les travaux d'agrandissement du canal Cornwall (en général) 333
Par T. S. RUBIDGE, I.C.
do 23.—RAPPORT sur le canal des Galops 165
Par S. H. HAYCOCK, I.C.
do 23.—RAPPORT sur le canal Murray 338
Par T. S. RUBIDGE, I.C.

CANAUX—*Fin.*

2. Entretien.

Page

Annexe n° 5.—Canal Lachine 90
Canal Beauharnois 91
do Chambly 92
do Saint-Ours 95
Par E. H. Parent, ingénieur-surintendant.
Profondeur de l'eau sur les buscs d'écluse à l'entrée des canaux de Lachine, Beauharnois et Chambly 96
Relevé des sommes perçues pour amendes, dommages, etc., sur ces canaux 98
Rapport sur les travaux à l'écluse de Saint-Ours 101
Par L. G. Papineau.

Annexe n° 6.—Canaux de la rivière Ottawa—Construction—Entretien .....
Sainte-Anne, Grenville, Carillon et Culbute 103
Par Ernest Marceau, sous-ingénieur-surintendant.

do 7.—Canal Cornwall 105
Par A. P. Ross, surintendant.

do 8.—Canal Williamsburg 106
Par J. D. Reid, surintendant intérimaire.
Profondeur de l'eau sur les buscs du canal Williamsburg 107

do 9.—Canal Welland (ancien et neuf) 109
Par W. G. Thompson, I.C.

do 10.—Relevé des amendes, dommages et profondeur de l'eau sur les buscs d'écluses à Port-Dalhousie et Port-Colborne—
Pour 1890 110
1889 114
Par W. Ellis, surintendant.

do 11.—Canal Rideau 117
Par F. A. Wise, ingénieur-surintendant.

do 12.—Canal Tay 119
Par F. A. Wise, ingénieur-surintendant.

do 13.—Travaux du Canal de la Trent 120
Par Richard B. Rogers, ingénieur-surintendant.

do 14.—Canal Murray 121
Par T. P. Keeler, surintendant.

do 15.—Canal Saint-Pierre 122
Par Henry F. Perley, ingénieur-dirigeant.

do 16.—Navigation du Saint-Laurent—Tableau des distances 123

do 17.—Tableau des distances des stations entre Ottawa et Kingston 124

do 18.—Tableau indiquant la date de la fermeture des canaux en '89, et leur ouverture en '90 125

do 19.—Tableau des contrats passés entre le 1er juillet 1889 et le 30 juin 1890 126

do 20.—Tableau général, indiquant—
1. Les pouvoirs hydrauliques et autres propriétés publiques loués sur les canaux et chemins de fer, pendant l'exercice clos le 30 juin 1890 130
2. Les propriétés achetées et vendues par le ministère, pendant l'exercice clos le 30 juin 1890 132
3. Conventions relatives aux subventions 144

do 21.—Liste alphabétique des chemins de fer pour lesquels des subventions ont été votées par le parlement 148

do 21.—Crédits en vertu des actes des subsides annulés ou amendés par des actes subséquents du parlement 158

do 25.—Liste des chemins de fer subventionnés par le parlement 341

RECETTES DES CANAUX.

Rapport de la division des recettes des canaux, accompagné d'états 166
Par B. H. Teakles, premier commis, recettes des canaux.

INDEX DE LA STATISTIQUE DES CANAUX.

FINANCES.

Etat.	——	Page
1	RECETTES DES CANAUX, perception des—En compte avec le revenu.	168
2	do do do la dépense	172
3	LOCATIONS DES CHUTES D'EAU, ETC.	174
4	MENUS TRAVAUX PUBLICS	175
5	REMBOURSEMENTS, états des—indiquant le nom des personnes auxquelles ils ont été faits et en vertu de quelle autorité	176

STATISTIQUE—(ANNEXE A).

CANAUX.

—	Détails du mouvement.		Détails du mouvement de parcours complet.		Détails du mouvement local.		Détails du mouvement, par catégories.		Mêmes détails sous divers chefs.	Péages mensuels sur chaque canal.		Nombre, tonnage et pavillons des navires qui ont fréquenté les canaux.		Tableau comparatif du mouvement total du fret, des passagers et des navires, pour les quatre derniers exercices terminés le 30 juin 1890.	Tableau comparatif du tonnage des navires et des marchandises pour les quatre derniers exercices terminés le 30 juin 1890.
	Exercice terminé le 30 juin 1890.	Saison de navigation, 1889.	Exercice terminé le 30 juin 1890.	Saison de navigation, 1889.	Exercice terminé le 30 juin 1890.	Saison de navigation, 1889.	Exercice terminé le 30 juin 1890.	Saison de navigation, 1889.	Exercice terminé le 30 juin 1890.	Exercice terminé le 30 juin 1890.	Saison de navigation, 1889.	Exercice terminé le 30 juin 1890.	Saison de navigation, 1889.		
	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.
Canal Welland	179	245	183	249	187	254	220	280	226	232	286	234	288	238	240
Canaux du Saint-Laurent	190	257	194	261	198	265	220	280	226	232	286	234	288	238	240
Canal Chambly	206	271	.....	.....	.....	.....	220	281	226	232	286	235	289	238	240
Canaux de l'Ottawa	202	268	.....	.....	.....	.....	221	281	227	233	287	235	289	239	241
Canal Rideau	209	274	.....	.....	.....	.....	221	281	227	233	287	235	289	239	241
Canal Saint-Pierre	212	277	.....	.....	.....	.....	221	281	227	233	287	235	290	.....	.....
Canaux de la Vallée de la Trent	213	278	.....	.....	.....	.....	221	281	227	233	287	235	290	.....	.....
Canal Murray	216	.....	.....	.....	.....	.....	221	.....	227	233	.....	.....	.....	239	241

STATISTIQUE (ANNEXE A)—*Fin.*

Numéro.	——	Page.
24	Quantité de chaque article transporté pendant les deux derniers exercices terminés le 30 juin 1890	242
(A) 24½	Tableau comparatif du grand total du fret passé par les canaux sous-mentionnés durant les saisons de navigation 1888 et 1889, ainsi que le montant des péages perçus sur iceux, y compris les péages sur les navires et les passagers	292
25	Tableau indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux pendant la saison de navigation de 1889.	294
26	Tableau indiquant le nombre et le tonnage classifié de tous les navires passés par les canaux durant la saison de navigation de 1889.	297
27	Tarif	298
28	Loyers de pouvoirs hydrauliques—Etat sommaire du compte des locataires	309

DÉPENSE (ANNEXE B).

APPOINTEMENTS—Payés à chaque employé chargé de la perception du revenu des canaux 326

FONDS DE RETRAITE—Déduction sur le salaire de chaque employé 326

DÉPENSES IMPRÉVUES—Autorisées par le département pour loyer de bureau, combustible, etc.... 326

INDEX

REVENU ET STATISTIQUE DES CANAUX

		PAGE
Abbey, J. et J.	Locataires	310
Abbott, Francis	do	320
Acer et Kennedy	do	316
Acer, C. M.	do	316
Anderson, G. P	do	312
Anderson, James	do	314
Anderson, J. T.	do	314
Andrews et Fils	do	310
Anglin, Wm.	do	322
Annexe A		179
do B		326
Arahill, J.	Appointements	327
Aube, C.	Remise	178
Auger, J. B., et Cie	Locataires	312
Bain, L.,	Appointements	329
Barbeau, F. X.	Locataire	314
Barrett, J.	Dép. imprév. et appoint.	328
Bartley, W. P.	Locataire	316
Bates, Joshua	do	320
Battle, John	do	310
Battle, T.	Appointements	328
Baxter, R. W.	Locataire	318
Beach, M. T.	do	312
Beaty, Wm.	do	310
Bureau du Canal Beauharnois	Locataire	316
Beauharnois, Cie de Navigation à vap. de	Dép. imprév. et appoint.	326
Beaulieu, B. J.	Remise	177
Bell, Cie de téléphone	Locataire	322
Benson, W. T.	do	312
Benson et Aspden	do	312
Berford, W. W.	do	320
Bergin, D.	do	320
Bergin, E.	do	316
Bergeron, M.	Remise	177
Bertrand, C.	do	177
Binet, P.	do	177
Bissett et Donaghy	Locataires	318
Bolduc, T. et W.	do	314
Booth, J. R.	do	320
Bourget et Thibault	do	316
Brannigan, John	do	322
Bridges, James	do	312
Brocklebank, L.	do	312
Brodeur, S. A.	do	314
Bronson et Weston	do	318
Brophy, John	do	322
Brown et Merritt	do	312
Brown et Ross	do	310
Brunet, J. B.	Remise	178
Bulmer, H., jeu., et Fr.	Locataires	316, 318
Buntin, A.	do	310, 314
Burrows, W.	Dép. imprév. et appoint.	327
Burstall, J., et Cie	Locataires	316
Bussières, F.	Appointements	327
Butterworth, J. G.	Locataire	318
Cameron, D.	do	320
Cameron, J. A.	Remise	178
Canada-Atlantique Cie de ch. de fer du	Locataire	320
Canada Mutuelle, Cie de télégraphe	do	312, 322
Canadien du Pacifique, Cie du ch. de fer du	Remise	316, 320
do	do	178
Canaux—Dépenses	Détails des	326
do Revenu		168
do Remises		176
do Statistique		179-297
do Tarif		298
Cantin, Aug.	Locataire	316
Cardinal, Joseph	do	314
Cardinal, bur. du canal	Dép. imprév. et appoint.	327
Carillon do	do	328
Carmen, P.	Locataire	311
Carter, L. G.	do	312
Catelli Frères	do	318
Chaffey, B. E.	do	320
Chambers, R.	do	312
Chambly, bur. du canal	Dép. imprév. et appoint.	327
Chester, Alfred	Locataire	320
Chippewa, bur. du can.	Dép. imprév. et appoint.	326
Chisholm et Minor	Locataires	312
Christie, famille	Acheteurs	324
Clark, Wm.	Locataire	318
Clark, W. B.	Dép. imprév. et appoint.	326
Clegg, Wm.	Locataire	312
Cockburn, Alex.	do	314
Collier, H. H.	Dép. imprév. et appoint.	326
Collier, R.	Locataire	310
Collins, T. et P.	do	320
Cook, Elisha	Remise	178
Cook, S. S.	do	177
Conlon, J. et F.	Locataires	312
Corbeil, M.	Remise	177
Cornwall, bur. du can.	Dép. imprév. et appoint.	326
Corporation du—		
Comté de Welland	Locataires	312
Montréal	do	312-316
Ottawa	do	318
Port-Colborne	do	312
Ville de Salaberry	do	314
Welland	do	312
Thorold	do	310
Village de Merritton	do	310
do Morrisburg	do	312
Coulter, R.	Dép. imprév. et appoint.	326
Crevier, A. C.	Locataire	316
Crevier, W.	Appointements	328
Cummings, J.	Locataire	322
Danis, A. D.	Dép. imprév. et appoint.	326
D'Aoust, A. D.	Locataire	316
Darling, S.	do	312
Davey, J., jeunn	do	310
Davis, H. et N.	do	312
Davis, Wm., et Fils	do	318
Dawson, W.	do	320
Dean et Baptist	Remises	178
Deane, J.	Dép. imprév. et appoint.	328
Delaney, D.	Locataire	320
Delisle, Silfrid	do	318
Demers, J., et Cie	do	314
Dennie, O. P.	do	314
Deschamps, J. B.	Appointements	327
Dey Frères.	Locataires	318

		PAGE
Dion, E.	Locataire	314
Dobbie, Arch.	do	310
Dobell, Beckett et Cie	do	316-318
Dominion, Cie d'abat. du	do	318
do Barb Wire Co.	do	318
do Bridge Co.	do	318
do Cie de télégrap.	do	322
Donaldson, Andrews et Ross	do	310
Doran, W. M.	do	312
Dufresne, O., jeu., et Fr.	do	316
Duhamel, L.	do	320
Durocher, C.	Appointements	327
Dunnville, Bur. du can.	Dép. imprév. et appoint.	326
Dyer, Cornelius	Acheteur	324
Easton, Hiram	Locataire	320
Edwardsburg, Cie d'amidon d'	do	312
Dépenses—canaux, page 172. Détails des		326
Evers, Mme	Locataire	318
Fahey, Edward	Appointements	327
Fairgrieve, J.B., et Fils	Remise	176-177
Farley, Jas. F.	Dép. imprév. et appoint.	328
Ferguson, John	Acheteur	324
Fitzgerald, capit.	Remises	176
Flack Frères.	Locataire	314
Flanagan, R.	Dép. imprév. et appoint.	329
Fortier, J. E.	Appointements	320
Foster, John	Acheteur	324
Foster, Paul	do	324
Fournier, J. A.	Appointements	327
Fox, Albert	Locataire	318
French, Eusèbe	do	314
Frothingham, succession de J.	do	318
Frothingham et Workman	do	316
Galbraith, T. J.	Dép. imprév. et appoint.	329
Gault, A. F.	Locataire	314
Gibson, Wm.	do	312
Gilbert, E. E.	do	312
Gillespie, J. C. et J.	do	310
Giroux, A. P.	Appointements	327
Godman, capit.	Remise	176
Gordon, John	Locataire	312
Gordon et McKay	do	310
Gould, Ira, et fils	do	318
Graham, capit. J.	Remise	176
Graham, John	Locataire	320
Graham, Joseph	Acheteur	324
Grand-Tronc, ch. de fer	Locataire	316
Grange, H. P.	Remise	177
Graybiel, John	Locataire	312
Grenville, Bur. du canal	Dép. imprév. et appoint.	328
Hall Frères	Remise	177
Haney, S. et J.	Locataire	312
Havre de Montréal, Commissaires du	do	316
Hardy, R. E.	do	320
Harris, G. A.	Remise	177
Harrison, Henry	Locataires	314
Hartney, H.	do	320
Harvey, J. B.	Dép. imprév. et appoint.	326
Hastey, Robert	Locataire	318
Haün, J. R.	Appointements	326
Hendershot Frères	Locataire	312
Henderson Frères	do	318
Henderson Lumber Co.	do	316
Heney, John	do	318
Hepburn, A. W.	Remise	177
Hickey, Andrew	Locataire	318
Hill, John	do	310
Hodge, Andrew	do	314
Hodgins, J. et C.	do	318
Holmes, John W.	do	312
Hood, W.	do	316
Hopkins, S.	Remise	176
Howland, Jones et Cie	Locataires	310
Howland, Peleg	do	310
Howlett, veuve A.	do	320
Hubert, suc. de R. A. R.	Acheteur	324
Hume, A. E.	Remise	176, 177
Hurteau Frères.	Locataire	316
Hutchinson, William	do	310
Loyers de pouv. hydraul. et autres—Annexe A.		310
do do	Comptes des locat.	172
do do	Revenu	174
Inspecteur des canaux	Dép. imprév. et appoint.	328
Irvine, J. C.	Locataire	312
Ives, Wm. et J. T.	Acheteurs	324
Jackson, Henry	Locataire	320
Jacques, G. E., et Cie	Locataires	316
do	Remises	176
James, Henry	Locataire	320
Jarvis, H.	do	310
Johnson et Cie, Wm.	do	316
Jones, C. J.	do	310
Jocks et Delorimier	Remises	314
Julien, Moïse	do	177
Kavanagh, W. M.	Appointements	328
Keily, Michael	Locataire	320
Kennedy, Philip	do	320
Kilroe, Michael	do	320
King et Dolan	do	310
Kingston et Montréal Cie d'expédition	Remises	176
Kingston, bur. du canal	Appoint. et dép. imprév.	327
Kingston Mills, bureau du canal	do do	328
Kingston, Thomas	Locataire	320
Lachine, bur. du canal	Appoint. et dép. imprév.	327
Lac St-François, Cie de navigation du	Locataire	314
Lalonde et Levêque	do	318
Lamothe, P.	Locataire	318
Larocque, L.	do	314
Lattimore, A.	do	312
Lattimore, R. F.	do	312
Laurie, R.	do	310
Laurie, R. et J.	do	310
Lauzin, F. X.	Remises	175
Lavender, W.	Locataire	320
Lavoie, M.	Remises	177
Lebeau, D.	Locataire	322
Lebœuf, J.	Appointements	327
Leduc, Louis	Locataire	314
Lee, Edward	do	312
Lefebvre, H.	Appointements	326
Leggett, J. E.	do	326
Lespérance, Auguste	Locataire	316
Lewaigh, N.	Remise	177
Little, Wm.	Locataire	318
London and Canadian Loan Co.	do	320
Loney et Campbell	do	314
Longtin, Onésime	do	314
Lybster, Cie de coton	do	310
Lyman, Fils et Cie	do	316
Malcolmson, John	Remises	176, 177
Maltby et King	Locataires	316
Marks, James	Locataire	320
Martel, M. D. S.	Dép. imprév. et appoint.	327
Masson, H. E.	Locataire	322
Mathieu, P.	Appointements	327
Maurice, J. E.	Locataire	318
May, G.	do	320
May, Thomas	do	320
Mead, Eli	do	312
Melamby, William	do	312
Meloche, J.	do	316
Marchands, Cie Manufacturière des	do	318

		PAGE
Merrifield, S.	Locataire	320
Merrick, George	do	316
Merrick, Henry	do	320
Merritton Cotton Co.	do	310
Miner, Jessie	do	320
Moody et Fils	do	312
Molson, J., jeune	do	312
Monck, Capit. N.	Remises	176
Montréal—		
Bureau du Canal	Dép. imprév. et appoint.	327
Filature de coton	Locataires	314
Cie de houille et d'élévateurs	do	316
Commiss. du havre	do	316
Cie des tramways	do	316
Cie de transport	do	318
Cie d'entrepôts	Remise	178
do	Locataire	316
Montreuil, A.	Remise	178
Morris, George	Locataire	320
Muir, A.	do	310
Mulhern, M. M.	Appointements	326
Municipalité d'Iroquois	Locataire	312
Murphy, D.	Dép. imprév. et appoint.	328
Murphy, D., et Cie.	Remises	178
Murray, bur. du canal.	Dépenses imprévues	328
Musson, P. H.	Locataire	310
Muskoka Mill Co.	Remises	176
Myles, T., et Fils	do	177
McArthur, Donald	Acheteur	324
McCaffrey, Charles	Locataire	320
McCloy, Robert	do	320
McCullough, G. W.	do	318
McDonald, A.	do	312
McDonald, John	do	310
McDonald, James	do	314
McDonald, Jas., succ.	do	314
McFarland, D. E.	Dép. imprév. et appoint.	326
McFarland et Lemon	Locataires	310
McFee, Col.	do	314
McKay, Æ. D., et Fils	Remises	176-177
McKay, Thos.	Locataire	318
McKinnon, M.	Appointements	329
McLeary et McLean	Locataires	310
McLellan, H.	Locataire	316
McMillan, R. P.	Appointements	327
McNally, T.	do	327
McNeil, Neil	Locataire	322
McPhee et Cie, Alex.	Locataires	314-316
McPherson et Weir	do	310
McRory, P.	Locataire	316
McRae et Cie, J. W.	do	318
Neelon, S.	do	310-312
Neville, John	do	318
Norris et Neelan	do	310
O'Callaghan, T.	Appointements	326
O'Cain, James	do	318
O'Donnell, Patrick	Locataire	320
O'Gilvie et Cie, A. W.	do	316
O'Keefe, P.	do	312
O'Neill, Mlle Cath.	do	320
O'Neill, John	Dép. imprév. et appoint.	327
Ottawa, bur. du canal	do do	328
do canaux	Remises	177
do Canoe Club	Locataire	318
Ouellette, E., et Cie	do	318
Page et Cie, C. J.	do	312
Paget, Thos.	do	320
Papineau, N.	do	314
Paradis, N.	do	318
Paré, Louis	Dép. imprév. et appoint.	327
Pariseau, D.	Locataire	316
Park, J.	Remise	178
Parkyn, Wm.	Locataire	312
Patterson, Mme H.	do	318
Payne, Josiah	Locataire	320
Pease, D. B.	do	314
Peck, Benney et Cie	do	316
Pelletier, P.	Appointements	327
Permanent Loan Co.	Locataire	314
Phelan, J. A.	Dép. imprév. et appoint.	326
Phelps Frères.	Locataires	312
Phelps, Calvin	Locataire	310
Pierce et Fils, J. C.	Locataires	318
Pillow, Hersey et Cie	do	316
Pirette, John	Appointements	326
Poitras, F. X.	Locataire	314
Port-Colborne, bureau du canal	Dép. imprév. et appoint.	326
Port-Dalhousie, bureau du canal	do do	326
Port-Maitland, bureau du canal	do do	326
Port-Robinson, bureau du canal	do do	326
Port-Robinson, Cie du bassin de radoub	Locataire	312
Poulin, P.	do	314-316
Powell, Wm.	do	320
Pridham, Wm.	Dép. imprév. et appoint.	328
Quesnel, Jules	do do	327
Ramsden, J. A.	Appointements	326
Ranney, John L.	Locataire	310
Rees, John F.	do	310
Remises		176
Reid, J.	Dép. imprév. et appoint.	327
Reid, John	Locataire	312
Reid, G,	Appointements	327
Revenu		168
Richelieu, Cie de Navigation	Locataire	316
Richey, W. M.	Dép. imprév. et appoint.	328
Rickey, George	Locataire	320
Rideau Skating and Curling Club	Locataire	318
Riordan, J	Locataire	310
Robertson, A. M.	Remise	177
Rolston et Haskins	Locataires	312
Rose, H. A.	Locataire	312
Ross, J. H.	do	312
Rourk, John	do	320
Rowland, Wm.	do	320
Royal Electric Co.	do	316
Sandford, F.	do	322
Scholfield, A. K.	do	312
Scholfield, J. S.	Appointements.	326
Scholfield, W.	Locataire	312
Commissaires d'écoles	do	312
Scott, Wm. et Alex.	Acheteurs	324
Shackell, Henry	Locataire	312
Shaver, Henry	do	312
Shepherd, George	do	320
Sherwood, A.	do	312
Simard et Godin	Locataires	318
Smith, J. B.	Locataire	310
Smith, M. A.	do	312
Smith, R, C.	do	322
Smith's Falls, bureau du canal	Dép. imprév. et appoint.	328
Smith's Falls Curling Club	Locataire	320
South Eastern Railway Co.	do	318
Sproule, John et W.	Acheteurs	324
Statistique—Annexe A		174
Steel, Robert	Locataire	314
Stephen, George	do	314
Sterling, G.	do	318
Stormont Cotton Co.	Locataire	314
Story, Ira W.	Remises	177
Saint-Amour et Cie	Locataires	314

		PAGE
Sainte-Anne, écluse, bureau du canal.	Dép. imprév. et appoint.	328
Sainte-Catherine—		
Bureau du canal.	do do	326
Cie de tramways	Locataire	310
Cie de Pouv. hydraul.	do	310
Cie de Gaz de Sainte-Catherine et du canal Welland.	do	310
Ste-Catherine et Niag. Cent., Cie de ch. de f.	do	310
St-Jean, bur. du canal	Dép. imprév. et appoint.	327
St-Laurent et Ottawa, Cie du ch. de fer d'	Locataire	320
Saint-Louis, J.	Appointements	327
Saint-Ours, écluse, bureau du canal	Dép. imprév. et appoint.	327
Saint-Pierre, b. du can.	Appointements	328
Swayze, Caleb	Locataire	312
Tait, G. et W.	do	316
Tanner, A. W.	do	324
Tariff		298
Taylor, John	Locataire	312
Taylor, F. H.	Remise	177
Teakles, B. H.	Frais de voyage	329
Comité temporel de l'église Saint-André	Locataire	320
Thorold W. & C. Co.	do	310
Tipton, T. L. M.	Dép. imprév. et appoint.	326
Todd et Nicholson	Locataires	316
Péages sur les canaux		168
Toronto Paper Co	Locataire	314
Towers, Thomas	Locataire	310
Trent, canal de la	Dépenses imprévues	328
Syndics d'écoles	Locataires	312
Turcotte, P., succ. de	Acheteur	324
Tuttle, Date et Rodden	Locataires	310
Valleyfield Canning Co	do	314
do Cie d'éclairage à l'électricité	do	314
Vieau, S.	Locataire	316
Navires, tonnage et nationalité des	Classifiés	234
do do	Passant par les canaux	226
Wallace, George	Locataire	312
Walsh, R. N.	do	314
Walthe et Cie, S.	do	312
Ward, W. H.	do	310
Ward, R., succ. de	do	320
Warren-Scarf Asphalt Paving Co.	do	316
Wattie, James	do	314
Weatherly, S. J.	do	312
Webster, W. J.	do	320
Welland, Canal—		
Revenu	Remise	176
Chemin de fer	Locataire	312
Cie de prêt	do	310
Whealey, W. H.	do	320
White, A. C.	do	320
White, F. O.	do	312
White, J. G.	do	320
Whitman et Barns, Cie manufacturière de	do	310
Wilson, Chas. E.	do	314
Wilson, Jas.	do	310
Wilson, Jas., jr.	do	310
Wilson, F. H.	do	316
Wilson, John H.	do	314
Witton, H. B.	Dép. imprév. et appoint.	328
Wood, A.	Locataire	320
Wood, J. et C. H.	Locataires	314
Wood, W. D. et G. C.	do	314
Wood et Green	do	310
Wright et Duncan	do	310
Yanding, J.	Remises	178
Yeay, Henry	do	178
Young, H. A.	do	177
Zealand, W. O.	Remise	176

RAPPORT

1889-90.

A Son Excellence lord Stanley de Preston,
Gouverneur général du Canada, etc., etc.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur de présenter le rapport du ministre des chemins de fer et canaux pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Le présent rapport est soumis conformément aux dispositions des Statuts revisés du Canada, 1886, chap. 37, article 28.

Les rapports annuels des ingénieurs en chef, les rapports spéciaux et généraux des surintendants des chemins de fer et canaux, et ceux d'autres officiers du département, forment les annexes.

Ci-joint (nos 1, 2 et 3) on trouvera des relevés des sommes déboursées pendant le dernier exercice pour la construction, la réparation et l'entretien des divers travaux placés sous le contrôle de ce ministère; aussi des relevés où sont indiquées les dépenses totales faites sur chaque canal depuis sa construction, ainsi qu'un état des sommes payées chaque année aux chemins de fer subventionnés, et des chiffres totaux qu'ont atteint les subventions payées.

CHEMINS DE FER.

Le présent rapport a trait aux chemins de fer du Canada sur lesquels le gouvernement fédéral a un contrôle direct, et à d'autres pour la construction desquels des subventions ont été autorisées.*

Tous les ans le département prépare et dépose devant le parlement un rapport statistique spécial contenant les relevés fournis par les chemins de fer de l'Etat et par les compagnies de chemins de fer canadiens suivant les exigences de la loi. Ces relevés donnent des renseignements sur l'exploitation des chemins de fer du Canada, y compris ceux de l'Etat.

Les faits suivants qui résultent de cette compilation des relevés des exercices clos le 30 juin 1889, offrent de l'intérêt.

Le nombre des chemins de fer en exploitation, y compris ceux de l'Etat (toutes les compagnies fusionnées étant comprises en un même chiffre) était, à la date ci-dessus

* Il est bon de faire observer que les rapports fournis par les officiers surintendants, et qui se trouvent aux annexes, ne s'appliquent qu'à l'exercice seulement, tandis que l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat a étendu le sien jusqu'au 9 octobre 1890, et que, pour les lignes subventionnées, le rapport général du ministre contient sur certains points intéressants des renseignements qui vont jusqu'à la fin de décembre 1890.

mentionnée, de 50. Le nombre de milles de chemin de fer terminés, non compris les voies de garage ou d'évitement, était de 13,325, dont 12,539 en rails d'acier. Il y avait 12,628 milles en exploitation. Le capital versé s'élevait à $760,576,446. Les recettes brutes de tous ces chemins de fer se sont élevées à $42,149,615, et les frais d'exploitation à $31,038,045, ce qui laisse un surplus de recettes nettes de $11,111,570. Les trains ont transporté 12,151,051 voyageurs et 17,928,626 tonneaux de marchandises, et parcouru 38,819,380 milles.

DE HALIFAX À MONTRÉAL.

Il paraît à propos de mentionner qu'en conséquence de l'achèvement de certains tronçons de chemins de fer, il y a aujourd'hui un choix de quatre routes entre Halifax et Montréal, dans chacune desquelles l'Intercolonial est utilisé soit en partie soit sur tout son parcours (les noms adoptés sont ceux des lignes principales) :

Route du chemin de fer Intercolonial—

	Milles.	
Par l'Intercolonial jusqu'à la Pointe-Lévis	675	
le Grand-Tronc jusqu'à Montréal	173	
		848

(Ou par bateau traversier de Lévis à Québec, et de là par le chemin de fer du Nord, Ch. de f. C.P., 173 milles.)

Route du chemin de fer Canadien du Pacifique—

	Milles.	
Par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, N.-B	275	
le chemin de fer du Nouveau-Brunswick et le chemin de fer Maine-Central jusqu'à Mattawamkeag	146	
le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Montréal	334	
		755

Route du chemin de fer Grand-Tronc—

	Milles.	
Par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, N.-B	275	
le chemin de fer du Nouveau-Brunswick	90	
le chemin de fer Maine-Central	224	
Total jusqu'à Danville-Junction	589	
Par le Grand-Tronc jusqu'à Montréal	270	
		859

Route du chemin de fer de Témiscouata—

	Milles.	
Par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, N.-B	275	
le chemin de fer du Nouveau-Brunswick jusqu'à Edmundston	170	
le chemin de fer de Témiscouata jusqu'à la Rivière-du-Loup	81	
l'Intercolonial jusqu'à Lévis	115	
le Grand-Tronc jusqu'à Montréal	173	
		814

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

NOTE.—On trouvera dans le rapport annuel du département pour l'exercice 1887 un état quelque peu détaillé des affaires du gouvernement avec cette compagnie.

LIGNE-MÈRE.

		Milles.
De Québec à la Jonction de Saint-Martin (13 milles au nord de Montréal).....		159
De Montréal (à la tête des eaux de la navigation transatlantique) à la Jonction de Saint-Martin.....		13
De la Jonction de Saint-Martin à Callander.....		331
Pour cette partie la Cie a été directement subventionnée par l'Etat, en vertu de son contrat: De Callander à Port-Arthur.....	649	
De Port-Arthur à la Rivière-Rouge (en face de Winnipeg).....	428	
De la Rivière-Rouge à Savona's-Ferry.....	1,257	
De Savona's-Ferry à Port-Moody, océan Pacifique	213	
		2,547
De Port-Moody à Vancouver, Burrard-Inlet.....		15
Total, de Montréal à Vancouver, Burrard-Inlet....		2,906

L'Acte 41 Vic., c. 32, a approuvé et ratifié une convention portant la date du 18 avril 1888, provisoirement intervenue entre le gouvernement et la compagnie, mettant fin aux restrictions contenues dans l'article quinze du premier contrat passé pour la construction du chemin et qui empêchaient le parlement canadien pendant vingt ans d'autoriser la construction de voies ferrées au sud du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir d'un point quelconque ou près de ce chemin, excepté celles allant dans la direction sud-ouest. Par cette convention le gouvernement s'est obligé à garantir le paiement d'un intérêt de 3½ pour 100 sur une émission d'obligations de la compagnie jusqu'à concurrence de quinze millions de piastres, pendant une période n'excédant pas cinquante ans—les terres non vendues de la subvention de la compagnie, estimées à près de quinze millions d'acres, devant constituer la garantie de ces obligations. Le ministère des finances exécute en ce moment les détails. Un acte d'hypothèque en faveur de fidéicommissaires spéciaux, dont l'un est le ministre des finances, a été exécuté le 2 juin 1888, après avoir préalablement fait l'objet d'un arrêté du conseil, et cette hypothèque qui constitue la dite garantie couvre les terres invendues de la subvention de la compagnie s'élevant à 14,934,238 acres.

Dans la convention du 20 décembre 1886, exécutée sous l'empire d'un arrêté du conseil du 2 de ce mois, et qui constituait la base du règlement final des matières pendantes entre le gouvernement et la compagnie avant le transfert du chemin à cette dernière, une disposition spéciale fut insérée en cas de contestations au sujet de la condition dans laquelle devait être livré l'ouvrage exécuté dans la Colombie par le gouvernement, la compagnie l'acceptant "sujet aux changements et corrections de défectuosités, s'il y en avait, suivant les devis et les conditions des contrats, sauf les modifications faites à ces derniers par le gouvernement avant le 21 octobre 1880." *

* Date du contrat de la compagnie.

Pour régler toutes ces questions, une commission spéciale d'arbitrage a été instituée par un arrêté du conseil le 5 janvier 1888. Les arbitres ont fait une partie de leurs travaux, et la preuve relative aux obligations et responsabilités est maintenant terminée. Il ne reste plus à étudier que certains détails qui demandent un examen sur les lieux.

L'importance nationale de ce chemin rend à propos de mentionner ici qu'à la date du 9 octobre 1890 l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, faisant rapport sur un voyage par cette ligne d'Ottawa à Vancouver, constate avec satisfaction que la compagnie s'emploie à remplacer par de solides remblais en terre avec murs de soutènement en maçonnerie et en béton, les chevalets de bois et le cribwork employés le long de certaines parties de ce chemin au nord du lac Supérieur, entre le lac Supérieur et Winnipeg, ainsi que dans la Colombie-Britannique. Il constate aussi l'érection d'un troisième grenier à Fort-William, à la tête du lac Supérieur.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT EN EXPLOITATION.

Les différentes lignes exploitées et entretenues par l'Etat, pendant l'exercice clos le 30 juin 1890, étaient :—

	Milles.
Le chemin de fer Intercolonial et ses prolongements.....	894
" " de Prolongement-Est.....	80
L'embranchement de Windsor (entretien seulement).....	32
Le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.....	211
	1,217

La ligne directe de la poste transatlantique, de la Pointe-Lévis à Halifax, a 675 milles de longueur.

On trouvera plus loin des détails sur ces chemins de fer et leur exploitation. Ils sont donnés à l'annexe n° 4 par l'ingénieur en chef et directeur général, et par les contrôleurs généraux et d'autres fonctionnaires.

Les comptes du revenu général de 1889-90 établissent comme suit la situation financière de ces lignes pour le dernier exercice.

—	Moyenne du parcours en milles.	Dépenses.	Recettes.	Profits.	Pertes.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Intercolonial.....	894	3,481,472 97	2,928,080 92	.....	553,392 05
Prolongement-Est	80	79,102 77	84,658 95	5,556 18	.....
Windsor (recettes, un tiers du total; frais d'entretien).	32	18,982 82	30,162 46	11,179 64	
Ile du Prince-Edouard.	211	266,485 85	160,971 78	.....	105,514 07
				16,735 82	658,906 12 16,735 82
Total.....	1,217	.....	.....	.....	642,170 30

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

LONGUEUR DE LA LIGNE.

Ligne des malles européennes.

	Milles.	
De la Pointe-Lévis à la Rivière-du-Loup	126	
De la Rivière-du-Loup à Moncton	374	
De Moncton à Painsec	8	
De Painsec à Truro	118	
De Truro à Halifax	62	
		688

Prolongements.

De Moncton à Saint-Jean	89	
De Painsec à Shédiac	11	
De Truro à Pictou	52	
De la Jonction Dalhousie à Dalhousie	7	
Ligne de ceinture de Saint-Charles	14	
Embranchement de Dartmouth	5	
Embranchement d'Indiantown	14	
Embranchement de Pictou	14	
		206
		894

Embranchements de quais.

	Milles.
De Rimouski au quai	2
De Newcastle, N.-B., au quai en eau profonde	2
De Dorchester au quai d'embarquement	1
De Sackville au quai d'embarquement	0.5
De Stewiacke au quai	1
Rivière-du-Loup (ville) au quai	4
	10·5

Compte du capital.

Les dépenses portées au compte du capital durant l'exercice clos le 30 juin 1890 se répartissent comme suit :—

Le coût total du chemin et de son équipement, au 30 juin 1889, était..... $46,542,987 33

Les nouvelles dépenses, pendant l'exercice, ont été comme suit :—

Nouvelles améliorations à Richmond, Truro, Moncton et Saint-Jean.....	$ 110,103 88	
Embranchement de Dartmouth.....	14,550 27	
do d'Indiantown.....	427 41	
do de la Riv.-du-Loup.	588 00	
do Saint-Charles.....	214,050 42	
Freins à air comprimé sur wagons à marchandises.....	12,739 00	
Chauffage à la vapeur fournie par la locomotive.....	11,333 03	
Construction originaire.....	1,454 47	
		* 365,246 48
		$46,908,233 81

Compte du revenu.

Les dépenses brutes de l'exercice ont été de.....	$3,481,472 97
Les recettes de l'exercice ont été de.....	2,928,080 92
Excédant des recettes sur les dépenses.....	$ 553,392 05

Comparées avec celles du dernier exercice les recettes ont été comme suit :—

	1889-90.	1888-89.		
Recettes—voyageurs.	$ 854,794 31	$ 867,170 70	Diminut...	$12,376 39
Fret do .	1,926,927 14	1,882,361 01	Augmenta.	44,566 13
Service de la poste et divers.....	146,359 47	145,832 64	Augmenta.	526 83
Recettes brutes...	$2,928,080 92	$2,895,364 35		

Les recettes brutes, comparées à celles de l'exercice précédent, accusent une augmentation de..... $ 32,716 57

Les dépenses brutes, comparées à celles de l'exercice prédent, accusent une augmentation de..... $327,544 28

La valeur du matériel, y compris les rails d'acier et le combustible, y compris aussi le vieux matériel à vendre, $92,110.05, était à la fin de l'exercice 1889-90, de. $707,042 05

* Les explications de ces diverses dépenses seront trouvées à la page 20 des annexes.

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été :—

	Milles.
1889–90	5,895,369
1888–89	5,486,856
Augmentation	408,513

Le nombre de milles parcourus par les wagons a été :—

1889–90	58,966,695
1888–89	54,322,712
Augmentation	4,643,983

Le nombre de milles parcourus par les convois a été :—

1889–90	4,929,770
1888–89	4,591,087
Augmentation	338,683

Les frais d'exploitation par mille parcouru par les locomotives ont été :—

	Cents.
1889–90	59·05
1888–89	57·48
Augmentation	1·57

Les frais d'exploitation par mille parcouru par les convois ont été :—

	Cents.
1889–90	70·62
1888–89	68·69
Augmentation	1·93

Les frais d'exploitation par mille de chemin de fer :—

1889–90	$3,894 26
1888–89	3,527 88
Augmentation	$ 366 38

Le tonnage brut voituré a été :—

	Tonneaux.
1889–90	1,353,417
1888–89	1,204,790
Augmentation	148,627

Le nombre total des voyageurs a été :—

1889–90	1,170,249
1888–89	1,091,189
Augmentation	79,060

Comparaison faite avec les résultats de l'exercice précédent, nous constatons une augmentation de 79,060 dans le nombre des voyageurs, et une augmentation de 148,627 tonneaux dans la quantité du fret. Les recettes accusent une augmentation de $32,716.57, et les frais d'exploitation une augmentation de $327,544.28.

Il a été transporté 1,094,193 barils de farine, soit 167,179 de plus que l'an dernier ; 2,597,951 boisseaux de grain, c'est-à-dire 1,078,089 de plus que pendant le dernier exercice; et 209,904,071 pieds de bois, ce qui accuse une augmentation de 12,358,294 pieds sur le chiffre de l'année dernière. Le mouvement de transport des animaux a donné le chiffre de 80,065 têtes de bétail, c'est-à-dire qu'il a augmenté de 2,404 têtes.

On verra par ce qui précède que les affaires du chemin ont augmenté dans le cours de l'exercice tant sous le rapport du mouvement des voyageurs que sous celui du mouvement des marchandises.

La diminution accusée dans les recettes du transport des voyageurs en dépit de l'augmentation du mouvement tant local que d'entier parcours, doit être attribuée à l'exploitation de la nouvelle ligne directe du chemin de fer Canadien du Pacifique entre Montréal et Saint-Jean, laquelle, faisant correspondance à Saint-Jean avec le chemin de fer Intercolonial, communique avec Halifax, et fait en conséquence une grande partie du roulage d'entier parcours entre l'est et l'ouest que faisait ci-devant l'Intercolonial seul. Cette alternative de deux lignes doit cependant être considérée comme avantageuse pour le public.

Le résultat de ces nouveaux arrangements a été une augmentation considérable des frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial, tant par suite de l'augmentation de la rapidité des convois, qu'à raison du service même accompli.

On trouvera aux annexes du présent rapport des états des contrôleurs et du comptable du chemin relativement à l'exploitation et l'entretien de ce chemin de fer pour le dernier exercice.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

La convention en vertu de laquelle la Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis exploite cette ligne existe toujours. La compagnie paie tous les frais se rattachant à l'exploitation et elle garde les deux tiers des recettes brutes, l'Etat recevant l'autre tiers et se chargeant de tous les frais d'entretien.

La convention conclue en date du 21 septembre 1871 relativement aux arrangements pour le roulage et le droit de circulation sur la ligne principale entre Windsor-Junction et Halifax, et l'usage de l'embranchement de Windsor, contenait la clause suivante touchant la durée de l'arrangement et son renouvellement :

" 21. Le présent arrangement deviendra exécutoire le 1er jour de janvier 1872 et continuera en vigueur pendant 21 ans, et sera ensuite renouvelé aux mêmes conditions, ou à telles autres conditions qui seront mutuellement adoptées."

L'administration et la surveillance de l'entretien des travaux sont aux frais de l'Intercolonial, dont le principal officier est chargé de ce soin.

Voici l'état des recettes et dépenses de l'exercice clos le 30 juin 1890 :

Recettes au crédit du gouvernement (un tiers des recettes brutes)	$30,162 46
Frais d'entretien de la voie et des travaux d'art	18,982 82
Profit	$11,179 64

Comparaison des recettes du gouvernement avec celles de l'exercice précédent :—

1889–90	$30,162 46
1888–89	28,372 11
Augmentation	$ 1,790 35

Comparaison des dépenses avec celles de l'exercice procédent :—

1888–89	$20,856 50
1889–90	18,982 82
Diminution	$ 1,873 68

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Cette ligne de chemin de fer a 80 milles de long ; elle s'étend de l'embranchement de Pictou du chemin de fer Intercolonial, New-Glasgow, à Port-Mulgrave, sur le détroit de Canso, et se raccorde de là au Cap-Breton par le moyen d'un bateau-passeur.

Cette ligne et son équipement furent, le 9 janvier 1884, achetés par le gouvernement fédéral du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, en même temps que les droits que possédait ce dernier sur l'embranchement de Pictou, entre Truro et Pictou, ainsi que le bateau-passeur construit pour faire le service du détroit de Canso.

Un personnel d'employés, dirigés par des officiers supérieurs de l'Intercolonial, administre le chemin.

Compte du capital.

Coût total du chemin et de l'équipement jusqu'au 30 juin 1890	$1,318,731 49

Il n'a été fait aucune dépense sous ce chef dans le cours du même exercice.

Compte du revenu.

Les frais d'exploitation se sont élevés à	$79,102 77
Les recettes brutes à	84,658 95
Profit	$ 5,556 18

Dans le cours de l'hiver 1889-90, le bateau-passeur *Norwegian*, qui faisait sur le détroit de Canso le service de communication entre l'île du Cap-Breton et la tête de ligne de ce chemin à Port-Mulgrave, ayant brûlé, d'autres arrangements ont dû être faits pour ce service.

Les recettes brutes accusent une augmentation de $12,222.30 sur le chiffre de l'an dernier. Les frais ont diminué de $11,616.27.

TRAVAUX EN COURS D'EXÉCUTION.

DIVISION D'OXFORD ET NEW-GLASGOW.

A la faveur d'un crédit voté par le Parlement en 1882, il se construit en ce moment une voie ferrée qui forme un chemin relativement droit entre deux points du réseau Intercolonial, savoir, la station d'Oxford de ce réseau et la Pointe de Brown sur son embranchement de la ville de Pictou, distance de 67·60 milles. En outre, il se construit aussi un embranchement de 4·75 milles de long à partir de la junction de Pugwash jusqu'au havre de Pugwash, ce qui fait un total de 72·35 milles. La ligne passe tout près des villes d'Oxford, Pugwash, Wallace, Tatamagouche et de la rivière John. Le 15 juillet 1890, les travaux se trouvant suffisamment avancés pour permettre l'exploitation, le chemin fut ouvert à la circulation ce jour-là.

DIVISION DU CAP-BRETON.

En vertu de l'autorisation du parlement donnée par l'Acte 49 Vict., ch. 14 (1886), le gouvernement est à construire, dans l'Ile du Cap-Breton, un chemin de fer à partir de la Pointe-Tupper, sur le détroit de Canso (vis-à-vis le terminus du chemin de fer de Prolongement-Est à Port-Mulgrave sur la terre ferme), sur une distance de 78 milles, jusqu'à Leatche's-Creek, d'où partent deux embranchements, l'un de 5 millles qui va à Sydney-Nord, et l'autre de 13·75 milles qui se rend dans la ville de Sydney, avec un raccordement de 1·25 mille qui communique avec le chemin de fer de la Compagnie houillère Internationale au delà de Sydney-Nord et met ainsi cette importante industrie en communication directe avec le réseau Intercolonial. La longueur totale du chemin, y compris le pont sur le Grand-Narrows, est de 98½ milles. Dans un rapport à la date du 9 octobre 1890, l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat constate que tout le chemin est terminé, à l'exception de certains travaux qu'il indique.

Environ 50 milles du chemin, c'est-à-dire la section de l'est de Grand-Narrows, a été ouvert à la circulation en novembre 1890, et le reste du chemin était prêt pour l'exploitation à la fin de l'année.

Cette nouvelle voie est en communication avec l'Intercolonial (Prolongement-Est) au moyen d'un passeur entre la Pointe-Tupper et Port-Mulgrave.

HARVEY-SALISBURY.

Ce bout de chemin de fer qu'il est question de bâtir donnerait une ligne relativement directe, par voie de Frédéricton, à partir de la station de Harvey, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, où circulent aujourd'hui les trains du chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest (Pacifique Canadien), jusqu'à un endroit du chemin de fer International près de Moncton. Cette ligne forme partie d'un projet auquel le parlement a donné son approbation en 1884 et en 1885, et dont l'objet serait de donner une ligne plus courte et plus directe conduisant aux ports canadiens de l'Atlantique. La plus grande partie de la route, c'est-à-dire de Montréal à Harvey, a déjà été construite à l'aide de subventions du parlement et est en cours d'exploitation.

A la date du 1er février 1890, l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat a fait un rapport constatant que les explorations avaient été terminées, et qu'il était en état de présenter un choix de deux tracés, avec estimations du prix de revient de chaque ligne. L'un de ces tracés part de Harvey-Station, passe par la ville de Frédéricton et se rend jusqu'à Wilson's-Brook au 100e mille ; de là va, à 14·75 milles, se

raccorder au chemin de fer Intercolonial à Berry's-Mill, à 7·41 milles de Moncton, la distance totale de Harvey à Moncton étant de 122·12 milles, dont 144·41 auraient à être construits au prix estimatif de $2,297,000. L'autre voie suit la même ligne jusqu'à Wilson's-Creek, et de là va sur une distance de 11·44 milles jusqu'à Salisbury-Station, sur le chemin de fer Intercolonial, à 13·21 milles de Moncton, la distance totale de Harvey à Moncton étant de 124·11, le coût estimatif des 110·9 milles de cette voie étant de $2,232,000.

En adoptant le plus court de ces tracés, c'est-à-dire celui de Berry's-Mill, on gagnerait en distance entre Harvey et Moncton, comparativement à la présente route par voie de Saint-Jean, 31·88 milles, la distance par voie de Saint-Jean étant de 154 milles.

DIGBY ET ANNAPOLIS.

Vu l'insuccès des arrangements pris pour l'achèvement des 22 milles de chemin de fer entre Digby et Annapolis, N.-E., et qu'on trouvera résumés plus loin dans le présent rapport sous le chef "Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest," le gouvernement a entrepris la construction de cette section. La somme de $500,000 consacrée à cette fin par l'acte 50-51 Vic., ch. 25, qui confirmait les arrangements faits avec la compagnie, a été appliquée aux travaux ainsi que stipulé dans l'arrangement. Les travaux progressent, mais d'après le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat (*voir* Annexe, p. 338), on ne s'attend pas à ce qu'ils soient finis avant l'été 1891.

La construction de cette section établira une voie de communication non interrompue entre Yarmouth et Halifax.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

LONGUEUR DE LA LIGNE.

	Milles.	
De Tignish à Royalty-Junction	113½	
De Royalty-Junction à Mount-Stewart	20	
De Mount-Stewart à Georgetown	21	
		154½

PROLONGEMENTS.

	Milles.	
Embranchement du Cap-Traverse, d'Emerald (ci-devant la ligne de comté) au Cap-Traverse	13	
De Royalty-Junction à Charlottetown	5	
De Mount-Stewart à Souris	39	
		57
		210½

Compte du capital.

Comme il n'a pas été ajouté à la dépense au compte du capital durant le dernier exercice, le coût total du chemin et de son équipement, imputable au compte du capital à la fin de l'exercice 1889-90, reste le même qu'à la clôture de l'exercice 1888-89, savoir $3,741,780 89

Compte du revenu.

Les frais d'exploitation et les recettes de l'exercice terminé le 30 juin 1890 ont été :

Dépenses brutes	$ 266,485 85
Recettes brutes	160,971 78
Excédant des dépenses sur les recettes	$ 105,514 07

Les recettes brutes des deux derniers exercices ont été :—

1888–89	$ 171,369 56
1889–90	160,971 78
Augmentation	$ 10,397 78

Les dépenses totales des deux mêmes exercices ont été :—

1889–90	$ 266,485 85
1888–89	247,559 44
Augmentation	$ 18,926 41

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été :—

	Milles.
1889–90	315,943
1888–89	307,540
Augmentation	8,403

Le nombre de milles parcourus par les convois a été :—

1889–90	252,573
1888–89	248,294
Augmentation	4,279

Le nombre de milles parcourus par les wagons a été :—

1888–89	1,369,666
1889–90	1,316,355
Diminution	53,311

La valeur des approvisionnements en magasins le 30 juin 1890, y compris le combustile, des rails et du vieux matériel, était de $103,078.65.

Il y a eu cette année une diminution de 14,681 dans le nombre des voyageurs transportés, et une diminution de 4,078 tonneaux dans le mouvement des marchandises.

La perte dans l'exploitation du chemin durant l'exercice est due à la diminution du mouvement des voyageurs et des marchandises, le service du chemin demeu-

rant le même ; et aussi à ce qu'un certain nombre de ponts de bois ont été remplacés par des ponts en fer et en acier.

Le raccordement entre le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard et l'Intercolonial se fait en été par bateau à vapeur entre Summerside et la Pointe-Duchêne, et entre Charlottetown et Pictou, et en hiver par le steamer *Stanley*, construit *ad hoc*, et qui voyage entre Georgetown et Pictou et entre Charlottetown et Pictou. Il y a aussi un service de chaloupe à patins qui établit communication avec le Cap-Traverse. Ces chaloupes traversent le détroit et prennent terre au Cap-Tourmentin sur la terre ferme à une distance de neuf milles. De là le raccordement est fait avec le chemin de fer Intercolonial à Sackville, à quarante milles environ, par la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard. Ce service de chaloupes à patins est fait par le département de la marine, et des trains *ad hoc* transportent les malles et les attendent au Cap-Traverse, s'il est nécessaire.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE CARLETON.

En l'année 1885 le parlement a voté une somme de $85,000 "pour acheter le chemin de fer d'embranchement de Carleton, avec quai et lots de ville et toute autre propriété de la compagnie" propriétaire du chemin, "la Compagnie du chemin de fer d'embranchement de Carleton, cité de Saint-Jean," le dit chemin partant de Fairville, où il se raccorde à la ligne de la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick, et allant à Carleton sur le côté sud de la rivière Saint-Jean, N.-B., distance de $3\frac{68}{100}$ milles. L'année suivante un acte, 49 Vict., chap. 16, fut passé, exposant que 4,700 des 5,000 actions du capital social de la compagnie avait été achetées par le gouvernement, déclarant que le chemin était à l'avantage général du Canada, et autorisant l'émission d'une proclamation, avec ou sans l'achat des actions restantes, qui remettait le chemin à la Couronne. L'acquisition a coûté une somme totale de $88,414.48.

Au mois d'octobre 1887 toutes les actions étaient achetées, sauf 33, dont la valeur se chiffre par $552, et le 5, sous l'autorité d'un arrêté du conseil portant la même date, une proclamation était émanée déclarant que le chemin appartiendrait à la couronne à partir du 20 de ce mois. Le premier janvier 1886 une convention a été passée entre le chemin de fer Intercolonial et la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick pour échanger le droit de circulation sur l'embranchement de Carleton depuis Fairville jusqu'à Carleton, et la partie de la ligne de la compagnie comprise entre Fairville et le pont de Saint-Jean.

ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT AUX LIGNES SUBVENTIONNÉES.

NOTE.—Les numéros entre crochets après le titre de la compagnie se rapportent à la liste des chemins de fer subventionnés par le parlement (annexe 25, p. 339).

En ce qui regarde les lignes de chemin de fer subventionnées par l'État, ce qui suit expose les progrès qui ont été faits et dont le gouvernement a eu connaissance. Il n'est ici question que de lignes et de compagnies qui ont pris des mesures définitives pour s'assurer de la subvention. Les renseignements vont jusqu'au 31 décembre 1890.

Depuis que l'État a commencé à subventionner des entreprises de chemins de fer, les sommes suivantes ont été déboursées pour cette fin.

Exercice	1883-84,	terminé le 30 juin	1884	$ 208,000 00
do	1884-85	do	1885	403,245 00
do	1885-86	do	1886	2,171,249 00
do	1886-87	do	1887	1,406,533 00
do	1887-88	do	1888	1,027,041 92
do	1888-89	do	1889	846,721 83
do	1889-90	do	1890	1,678,195 72
				$7,740,986 47
A ajouter les paiements faits entre le 30 juin et le 31 décembre 1890				683,089 64
Total jusqu'au 31 décembre 1890				$8,424,076 11

Le chemin de fer Canadien du Pacifique n'est pas compris dans ce qui précède, non plus que la subvention donnée au Canada Central ni celle donnée au gouvernement de Québec pour la ligne d'Ottawa à Québec, les avances faites sur hypothèque à la Compagnie de pont de Saint-Jean, à la Compagnie de chemin de fer d'Albert, et à la Compagnie de pont de Frédéricton et Sainte-Marie.

Le nombre total des compagnies auxquelles des paiements ont été faits à compte des subventions, jusqu'au 31 décembre 1890 (avec les exceptions qui précèdent), est de 57.

Les pages suivantes établissent, dans l'ordre alphabétique, la situation des compagnies dont les transactions avec l'État au sujet des subventions, ne sont pas encore closes. Les rapports des exercices précédents donnent des renseignements sur les compagnies dont les subventions ont été payées avant le 1er juillet 1889.

Un relevé de ces déboursés se trouve à l'annexe 3, page 8.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ALBERT-SOUTHERN.

(*Voir* nos 36 et 151.)

L'acte 47 Vict., chap. 8 (1884), autorisait l'octroi d'une subvention ne dépassant pas $51,200 pour la construction d'une ligne partant de Hopewell (maintenant Albert) et allant à Alma, N.-B.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 8 mai 1885, un contrat pour l'exécution des travaux entre Albert et l'embouchure de la rivière au Saumon, dans la paroisse d'Alma, fut passé le 23 du même mois avec la Compagnie du chemin de fer Albert-Southern ; le contrat portait que la ligne devait être terminée pour le 1er juillet 1887. Par un arrêté du conseil du 4 avril 1887 la compagnie a été autorisée à changer son tracé, et elle a choisi une route *via* Derry's-Corner.

Le temps fixé pour l'achèvement des travaux a été étendu jusqu'au 1er juillet 1888, la limite fixée par l'Acte des subventions. A la session de 1889 les paiements effectués avaient atteint la somme de $19,428.57. Le droit au reste de la subvention, $31,771.43, se trouvait éteint, mais a été rétabli par l'acte 52 Vict., chap. 3. Sur ce chiffre la somme de $1,387.06 a été payée avant le 30 juin 1890, ce qui portait le total

payé à $20,815.63. Depuis lors il a été encore payé $10,684.37, ce qui porte à $31,500 les paiements faits jusqu'au 31 décembre 1890.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ATLANTIQUE ET NORD-OUEST.

(Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique.— *Voir* nos 20 et 63.)

Par l'acte 47 Vict., chap. 8, l'octroi de la subvention suivante fut autorisé :—

"Pour la construction d'un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable, après un rapport d'ingénieurs compétents, une subvention n'excédant pas $170,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux. Par année pendant quinze ans, $170,000."

Par l'acte 48–49 Vict., chap. 48 (1885), l'octroi d'une nouvelle subvention fut autorisé comme suit:—

"Pour une ligne de chemin de fer partant de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis ou près de Montréal, et allant aux ports de St.-Andrews et Saint-Jean et Halifax, *via* Sherbrooke, le lac Moosehead, Mattawamkeag, Harvey, Frédéricton et Salisbury, une subvention n'excédant pas quatre-vingt mille piastres par an pendant vingt ans, formant en totalité, avec la subvention autorisée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, pour une ligne de chemin de fer reliant Montréal aux dits ports de Saint-Jean et d'Halifax par la route praticable la plus courte possible, laquelle se trouve être la ligne décrite ci-dessus, un octroi n'excédant pas en totalité deux cent cinquante mille piastres par an, dont le tout sera versé en aide à la construction de cette ligne pendant une période de vingt ans, où il sera donné une garantie pour pareille somme pendant une semblable période comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux,—la dite subvention devant être accordée aux termes et conditions spécifiés, et payable à même le fonds du revenu consolidé en la manière prescrite par l'acte en dernier lieu mentionné à l'égard de la subvention autorisée par le dit acte pour aider à la construction de la dite ligne de chemin de fer."

La Compagnie du chemin de fer International ayant demandé les dites subventions, ayant convenu de se conformer aux conditions et exigences stipulées, et ayant établi sa compétence à construire et exploiter le chemin, un arrêté du conseil du 19 novembre 1885 autorisa la passation d'un contrat avec elle, et ce contrat fut exécuté le 14 décembre 1885—la compagnie s'engageant à terminer avant le 1er juillet 1889 une ligne partant d'un point sur la rive sud du Saint-Laurent, à Caughnawaga ou près de là, 9 milles en amont de Montréal, et allant se raccorder au chemin de fer Intercolonial à Moncton.

Subséquemment la Compagnie du chemin de fer International céda les intérêts qu'elle avait dans le contrat à la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, et cette dernière fut acceptée comme entrepreneur par un arrêté du conseil en date du 15 novembre 1886. La convention faite en vertu de cet arrêté porte la date du 6 décembre 1886.

La Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest ayant par sa charte le pouvoir de faire des arrangements pour traverser l'Etat du Maine, obtint, de la Compagnie du chemin de fer Maine-Central, le privilège de circulation pendant 99 ans sur la partie de sa voie comprise entre Mattawamkeag et Vanceborough, sur la frontière. Ces arrangements furent confirmés par un arrêté du conseil du 30 décembre 1886.

Les subventions votées par le parlement pour la construction du chemin s'élevant, comme il est dit plus haut, à la somme de $250,000 par année, pendant vingt ans, il devint nécessaire de répartir cette somme de façon à assurer la construction des chaînons devant se raccorder aux chemins du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse qui conduisent aux havres en question.

En conséquence, on estima le prix de revient des différentes sections de la ligne telle qu'adoptée, et comme résultat un arrêté du conseil fut édicté le 14 juin 1886, répartissant la subvention comme suit :—Pour la section partant du fleuve Saint-Laurent et allant à Lennoxville, $71,100. La section comprise entre Lennoxville et la rivière à l'Orignal est couverte par le chemin de fer Intercolonial, déjà construit. Pour la section comprise entre la rivière à l'Orignal et Mattawamkeag, station sur le chemin de fer Maine-Central, $115,500. De Mattawamkeag à la station Harvey, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, des arrangements ont été pris pour la circulation sur les chemins existants. Pour la section comprise entre Harvey et un point sur le chemin de fer Intercolonial, près la station Salisbury, $63,400.

La partie du chemin comprise entre Caughnawaga, sur la rive sud du Saint-Laurent, vis-à-vis de Montréal, et Sherbrooke étant virtuellement terminée, ainsi que la partie qui s'étend de l'extrémité de la section construite par la Compagnie du chemin de fer International à Mattawamkeag, ces deux sections furent inspectées, et, à la date du 31 décembre 1888, un arrêté du conseil fut passé autorisant le paiement de la subvention annuelle applicable, savoir, $186,600.

Par la construction de ces deux sections et les chaînons intermédiaires de chemin de fer qui ont été achetés pour faire partie du réseau, une communication directe existe aujourd'hui entre le fleuve Saint-Laurent, à Caughawaga et Harvey. Un raccordement est fait à McAdam et Harvey avec le réseau du chemin de fer du Nouveau-Brunswick allant à St-Andrew's et Saint-Jean ; de là, par le chemin de fer Intercolonial, avec Moncton et Halifax, en attendant la mise à exécution du projet d'une route plus directe entre Harvey et Moncton. Le gouvernement a fait faire une exploration de la contrée entre Harvey et Salisbury.

La Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest ayant par sa charte, 42 Vict., chap. 65 (1879), le pouvoir de construire un pont sur le Saint-Laurent, près Lachine, a soumis à l'approbation les plans d'un pont qui doit se trouver à un mille en aval de l'entrée du canal Lachine, et à environ neuf milles en amont de Montréal. Ces plans ayant été favorablement étudiés au double point de vue de l'art et de la navigation, furent approuvés par un arrêté du conseil du 1er avril 1882, subséquemment modifié par un autre arrêté du 14 novembre 1885. Les plans ainsi approuvés font voir un pont en acier, avec piles en pierre, ayant deux ouvertures de 408 pieds chacune, deux de 269 pieds, et huit de 242 pieds chacune. Les 216 pieds au centre de chacune des deux ouvertures du chenal offrent une hauteur de 60 pieds au-dessus du niveau ordinaire de l'eau en été ; ces deux ouvertures sont faites sur le principe des ponts à combinaison de haubans et de poutres droites. Le pont a été terminé le 15 septembre 1887.

Un nouveau paiement semestriel de subvention ($93,300) a été fait, la subvention totale payée atteignant, au 31 décembre 1890, la somme de $279,900.

Par un contrat passé le 6 décembre 1886, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a obtenu un bail à perpétuité de la ligne et des intérêtss de la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest.

Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs.

(*Voir* n$_{os}$ 42, 6 et 158.)

L'acte 47 Vict.. chap. 8, autorisant la dépense des $300,000 (crédit voté de nouveau durant la session de 1885) pour la construction d'un embranchement de l'Intercolonial, partant de Métapédia vers Paspébiac, sur une distance de 20 milles vers l'est.

Des soumissions pour l'éxécution de l'entreprise furent demandées, mais aucune ne restant dans la limite de la dépêche autorisée par le parlement, la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs offrit de construire la section pour cette somme et de l'exploiter comme partie de son chemin de Métapédiac à Paspébiac. Cette proposition fut acceptée en vertu d'un arrêté du conseil du 18 septembre 1885, et le 7 novembre suivant elle passait un contrat par lequel elle s'engageait à terminer la section pour le 1er juillet 1888,—le département fournissant les plans et contrôlant les travaux.

L'acte 46 Vict., chap. 25 (1883), autorisait une subvention en faveur de cette compagnie pour la construction de son chemin. La limite de cette subvention était fixée à $3,200 par mille pour 100 milles, soit un total de $320,000.

Cependant, comme il avait été pourvu à la construction des premiers 20 milles de cette distance, le contrat passé avec la compagnie le 7 novembre 1885, tel qu'autorisé par l'arrêté du conseil du 18 septembre pour les travaux recevant cette subvention, couvrait la construction des derniers 80 milles seulement. Le contrat concontenait un article en vertu duquel, sujet à l'approbation du parlement, les $3,200 par mille applicables à la première section de 20 milles du chemin, objet de la subvention de 1883, étaient transférés à la seconde section de 20 milles comme subvention additionnelle,—faisant pour la dite section une subvention de $6,400 par mille.

Le parlement approuva cet arrangement; les deux conventions mentionnées plus haut furent ratifiées et confirmées par l'acte spécial 49 Victoria, chap. 17; la date de l'achèvement du chemin fut fixée par l'acte au 1er décembre 1888, au lieu du 25 mai 1887, ainsi que le contrat le comportait.

L'Acte des subventions aux chemins de fer de 1889, 52 Vict., chap. 3, a accordé à la compagnie le solde de $245,600 resté impayé sur la subvention mentionnée dans l'acte 49 Vict., chap. 17.

Le même acte transférait à la section du 40e au 70e mille la subvention applicable aux 30 milles entre le 70e et le 100e mille, et portait la subvention pour cette première section aussi à $6,400 par mille. La compagnie entreprend de construire sans subvention la section du 70e au 100e mille, et a déposé en garantie des effets pour une valeur de £83,000 sterling.

Par un arrêté du conseil du 14 juin 1888, la date a été de nouveau remise au 1er janvier 1890.

Une somme de $148,675 a été payée dans le cours de l'exercice, le total des paiements s'élevait à $524,175 pour toute la distance jusqu'à la rivière Grande-Cascapédiac, à 60 milles de Métapédia. Au 31 décembre 1890 il n'avait pas été fait d'autre paiement.

Compagnie de chemin de fer de Jonction de Beauharnois.

(*Voir* n° 102.)

L'Acte des subventions aux chemins de fer, 50–51 Vict., chap. 24, autorisait l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser $96,000 en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Beauharnois, pour trente milles de son chemin de fer à partir de Sainte-Martine et allant vers Saint-Anicet.

Le 21 novembre 1888, et sous l'autorité d'arrêtés du conseil portant les dates du 1er octobre et du 2 novembre, contrat fut passé avec la compagnie pour l'exécution des travaux à partir de Sainte-Martine jusqu'à Valleyfield en allant vers Saint-Anicet, le chemin devant être terminé pour le 1er décembre 1888. Par le premier de ces arrêtés, approbation fut aussi donnée au tracé du chemin à partir de son raccordement avec le chemin de fer de jonction Montréal et Champlain, à Sainte-Martine, jusqu'à Valleyfield, $19\frac{69}{100}$ milles. On a payé la somme de $4,250 dans le cours du dernier exercice, ce qui porte le total payé à $58,900. Il n'a pas été fait d'autre paiement jusqu'au 31 décembre 1890.

Compagnie du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie.

(*Voir* n° 48, 181 et 193.)

L'acte 48-49 Vict., chap. 59 (1885), accordait une subvention n'excédant pas $128,000 pour la construction de la partie comprise entre Brockville et Westport, environ 40 milles, de la ligne du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 28 avril 1886, contrat fut passé avec la compagnie le 16 juillet 1886,—le chemin subventionné devant être terminé le 1er août 1889.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 26 novembre 1888, la somme de $45,000 a été payée. Le reste de la subvention dont le privilège ne s'étendait qu'au 16 août 1889 a été accordé de nouveau par l'acte 53 Vict., chap. 2 (1890).

Il n'a rien été payé dans le cours du dernier exercice, mais depuis cette date il a été payé $47,400, ce qui portait le total payé à $92,400 au 31 décembre 1890.

L'acte 52 Vic., chap. 3 (1890) a autorisé le paiement d'une subvention dont le montant ne devait pas dépasser $64,000 pour 20 milles de chemin de fer entre Newboro' et Palmer's-Rapids.

Compagnie de chemin de fer de Brantford, Watarloo et Lac Erié.

(*Voir* n° 104.)

L'acte 50–51 Vict., chap. 24, autorisait l'octroi d'une subvention de $57,600 à cette compagnie pour 18 milles de son chemin de fer à partir de Brantford jusqu'à Hagersville ou Waterford ou quelque point intermédiaire sur le chemin de fer du Canada Méridional.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 4 août 1888, contrat fut passé avec la compagnie pour une ligne à partir de Brantford jusqu'à Waterford,—les travaux devant être terminés pour le 1er août 1891. Un arrêté de la même date approuvait le tracé dont la distance est de $16\frac{3}{4}$ milles. Dans le cours de l'exercice on a payé la somme de $36,620 et subséquemment une nouvelle somme de $16,190, ce qui porte à $52,810 le total payé au 31 décembre 1890.

Compagnie du chemin de fer de Bouctouche et Moncton.

(*Voir* nos 65 et 101.)

L'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), autorisait une subvention n'excédant pas $96,000 pour la construction d'une voie ferrée d'environ 30 milles de long devant raccorder Bouctouche, N.-B., au chemin de fer Intercolonial à Moncton ou près de la.

La distance entre les deux endroits nommés étant réellement de 32 milles, l'acte 50–51 Vict., chap. 24, accordait une nouvelle somme de $6,400 pour deux autres milles, ce qui a porté la totalité de la subvention à $102,400.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 septembre 1886, une convention portant la date du 16 du même mois a été passée avec la Compagnie du chemin de fer de Bouctouche et Moncton pour l'exécution de cette entreprise. Dans le cours de l'exercice une somme de $4,366 a été payée, et subséquemment une somme de $1,600.43, ce qui porte à $67,020 le total des paiements jusqu'au 31 décembre 1890.

Compagnie du chemin de fer Atlantique-Canadien.

(*Voir* nos 60, 80 et 132.)

Par les actes 48–49 Vict., chap. 59, et 49 Vict., chap. 10, la Compagnie du chemin de fer Atlantique-Canadien reçut une subvention n'exédant pas $134,400 pour une ligne partant de l'île de Clarke, sur le Saint-Laurent, et allant par Lacolle jusqu'à la frontière internationale, environ 50 milles; aussi, depuis son terminus actuel à Ottawa jusqu'aux chutes de la Chaudière. Sous l'autorité de l'arrêté du conseil du 17 septembre 1885 et du 1er juillet 1886, des contrats furent passés avec la compagnie pour les travaux en question. Un arrêté du conseil du 4 décembre 1888 a prorogé la date de l'achèvement au 1er août 1890. Le 4 décembre 1888, la compagnie a demandé l'inspection de la section de la Chaudière.

Après inspection officielle, différents paiements s'élevant en totalité à $102,355.20 ont été faits sous l'autorité d'arrêtés du conseil; les travaux exécutés et payés comprennent toute la partie entre l'île de Clarke et Lacolle, distance de 43·18 milles, ainsi que la section de 3 milles entre la tête de ligne à Ottawa et les chutes de la Chaudière, sur l'Ottawa. Il restait une solde de $32,044.80 pour les travaux qui restaient à exécuter, mais le privilège s'est éteint le 1er août 1890.

L'acte 50–51 Vict., chap. 24, autorise l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser $180,000 pour le pont traversant le Saint-Laurent au Coteau, sur la ligne de ce chemin de fer.

En vertu des actes 35 Vict., chap. 83, et 42 Vict., chap. 57, la Compagnie du chemin de fer Canada Atlantique possède le pouvoir de construire ce pont, sujet à l'approbation du gouverneur général en conseil et sur proclamation dans la *Gazette du Canada* faisant connaître cette approbation. La compagnie ayant soumis des plans de ce pont et de l'emplacement, ils ont été approuvés par des arrêtés du conseil du 23 février 1887 et du 26 novembre 1888, et une proclamation à cet effet a été publiée dans la *Gazette du Canada* du 10 décembre 1888.

Une convention portant la date du 5 décembre 1888 a été passée avec la compagnie pour la construction du dit pont à bas niveau, suivant certaines conditions,

devis et descriptions approuvés par un arrêté du conseil du douze du même mois, afin qu'elle puisse obtenir la subvention autorisée par l'acte 50–51 Vict., chap. 24, plus haut mentionnée.

Une convention supplémentaire faite dans l'intérêt de la navigation et du public, pour l'opération d'un tablier mobile dans ce pont a été approuvée par les arrêtés du conseil du 29 décembre 1888 et du 9 janvier 1889, et fera partie de la convention principale concernant la construction du pont. Elle exige l'entretien d'un service de signaux à environ un mille en amont du pont, et l'observation des règles et règlements qui seront jugés nécessaires pour protéger le trafic passant dans le chenal navigable du fleuve.

Les principaux caractères du pont sont comme suit:—De la rive nord à l'île Giroux, cinq arches, dont une de 154 pieds d'ouverture; deux arches du tablier mobile de 160 pieds chacune, et deux armatures de 165 pieds chacune. De l'île Giroux à l'île Ronde, 11 arches de 186½ pieds d'ouverture. De l'île Ronde à l'île Clarke, quatre arches de 213 pieds d'ouverture—toutes ayant le largeur des ouvertures au niveau d'eau d'été. La longueur totale du pont, y compris les arches, sera d'environ 4,100 pieds. Le tablier du pont est de fer en treillis rivé, sa largeur 16 pieds et sa hauteur minima 23 pieds, le niveau des rails étant à 20 pieds au-dessus du niveau minimum de l'eau en été. Le prix estimatif de revient du pont, y compris le tablier mobile, est de $470,000. La somme de $149,812 a été payée dans le cours de l'exercice, et subséquemment une nouvelle somme de $30,188, ce qui porte à $180,000 le total payé pour cet ouvrage.

Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick.

(*Voir* nos 40, 143, 156 et 205.)

Par l'acte 47 Vict., chap. 8 (1884), une subvention n'excédant pas $128,000 a été accordée pour aider à la construction d'environ 40 milles du chemin de fer Central à partir de la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin Intercolonial, entre Sussex et Saint-Jean, N.-B.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 5 juin 1886, contrat fut passé le 7 juillet suivant avec la Compagnie du chemin de fer Central pour une ligne partant de la rivière au Saumon, à la tête du Grand-Lac, et allant à Morton, sur l'Intercolonial, les travaux devant être terminés pour le 1er juillet 1888. Certains travaux ont été exécutés, mais les obligations du contrat n'ont pas été remplies, et aucune partie de la subvention n'a été payée. Le droit à la subvention s'étant éteint, il a été rétabli à la dernière session par l'Acte des subventions 52 Vic., ch. 3. Au mois de novembre 1889, la compagnie a demandé l'inspection finale du chemin, mais il n'a été fait aucun paiement.

Le 1er décembre 1890 un nouveau contrat était passé avec la compagnie pour les travaux couverts par l'acte de subvention de 1889, la limite de la subvention étant de $128,000; ce contrat couvrait aussi une subvention pour 4½ milles, dont la limite était de $14,400, autorisée par l'acte 53 Vic., ch. 2, ce qui portait la subvention totale à $142,400, la longueur totale du chemin subventionné étant de 44½ milles. Les travaux doivent être finis le 31 décembre 1890. Il n'avait rien été payé sur la subvention au 31 décembre 1890.

L'acte 51 Vict., ch. 3, autorisait l'octroi à cette compagnie, comme subvention, de certains rails de fer, pour une valeur de $83,612.54, loués à la Compagnie du chemin de fer Central, la vente ayant été approvée par un arrêté du conseil du 15 novembre 1887; l'octroi portait pour condition que ces rails devaient d'abord être remplacés par des rails d'acier. Les rails d'acier ont été substitués aux rails de fer et un arrêté du conseil du 18 octobre 1889 a autorisé le transfert des vieux rails à la compagnie.

Compagnie du chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou.

(*Voir* n° 5.)

Le 3 février 1882, cette compagnie (qui avait été constituée en corporation la même année par l'acte 45 Vict., ch. 76) offrit au gouvernement de construire un chemin de fer pour le transport des navires par terre à travers l'isthme de Chignectou, depuis Tidnish, sur la baie Verte, dans le golfe Saint-Laurent, jusqu'à ou près l'embouchure de la rivière La Planche, dans la baie de Fundy, et par l'acte 45 Vict., chap. 55, autorisation fut donnée d'accorder une subvention de $150,000 par année pendant 25 ans, pour aider cette entreprise.

Cependant, rien de définitif ne fut fait avant le 6 octobre 1885, alors qu'un arrêté du conseil fut pris autorisant une convention avec la compagnie; cette convention, sujette à l'approbation du parlement, fut exécutée le 4 mars 1886. Aux termes de la dite convention, la subvention payable sera de $170,602 par année pendant 20 ans, ou la somme qui sera nécessaire pour porter les recettes nettes de l'entreprise à 7 pour 100 par année sur le capital autorisé en actions et obligations de la compagnie, $5,000,000, à être accordée seulement durant l'exécution satisfaisante des services indiqués, et qui consisteront à monter, transporter et descendre des navires de 1,000 tonneaux chargés en plein. Si les recettes excèdent 7 pour 100 par année, la compagnie paiera au gouvernement la moitié du surplus des profits jusqu'à ce que toute la subvention qui aura alors pu être payée à la compagnie ait été remboursée par elle au gouvernement.

Par un acte spécial, 49 Vict., ch. 18 (1886), cette convention a été confirmée et ratifiée.

Par un autre acte spécial, 51 Vict., ch. 4 (1888), le temps fixé pour l'achèvement des travaux a été prorogé jusqu'au 1er juillet 1890, avec une nouvelle prorogation de 24 mois, mais sujette à une amende.

La compagnie a soumis des plans, et ceux-ci ont été approuvés par arrêté du conseil. Les travaux font des progrès rapides, et on s'attend qu'ils seront terminés en janvier 1892.

Compagnie de chemin de fer et de navigation Combie et Kootenay.

(*Concédée à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.*)

(*Voir* n° 222.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par acte de la province de la Colombie-Britannique, mais les travaux qu'elle avait été autorisée à entreprendre, ont été déclarés être d'un avantage général pour le Canada par l'acte fédéral 53 Vic., ch. 87 (1890).

Elle a le pouvoir de construire un chemin de fer depuis la décharge du lac Kootenay, dans la Colombie-Britannique, passant par la chaîne des Selkirks, jusqu'à

un endroit sur la rivière Colombie près du confluent des rivières Kootenay et Colombie ; ainsi que d'exploiter une ligne de bateaux à vapeur en connexité avec ce chemin. Pouvoir était aussi donné de concéder les dits travaux à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, l'acte de concession devant être soumis à la sanction du gouverneur en conseil.

L'acte des subventions de 1890, 53 Vic., ch. 2, autorisait une subvention limitée à $112,000 pour les 35 milles de chemin ci-dessus mentionnés, et en date du 8 octobre 1890, la compagnie était admise à passer contrat pour ces travaux, qui devaient être terminés le 1er décembre 1891.

Un arrêté du conseil du 20 août 1890, a sanctionné la concession de ce chemin de fer pour 999 ans à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui a entrepris la construction du chemin.

Il n'avait encore rien été payé sur la subvention au 31 décembre 1890.

Compagnie du chemin de fer de la Vallée de Cornwallis.

(*Voir* nos 128 et 168.)

Par l'acte 50–51 Vict., ch. 24 (1887), une subvention de $11,000 a été accordée à cette compagnie pour 13 milles de son chemin de fer entre Kentville et Kingsport.

En vertu d'un arrêté du conseil du 29 mars 1888, la compagnie a reçu l'autorisation de passer un contrat pour la construction du chemin qui doit être terminé pour le 1er octobre 1889.

L'acte 52 Vict., ch. 3, a autorisé une nouvelle subvention de $3,200 pour un mille, et contrat a été passé pour la construction de ce mille supplémentaire jusqu'au port de Kingsport. Le temps originairement fixé pour l'achèvement de tout l'ouvrage a été prolongé jusqu'au 1er octobre 1890.

Aucune partie de la subvention n'avait été payée à la fin de l'exercice, mais il a depuis été payé $39,900, et c'est tout ce qui avait été payé au 31 décembre 1890.

Compagnie de chemin de fer de Cumberland.

(*Voir* n° 124.)

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 24 (1887), une subvention de $44,800 a été accordée à cette compagnie pour 14 milles de son chemin de fer, à partir d'un point sur le chemin de fer de Spring-Hill à Parrsboro', près de Spring-Hill, jusqu'à un point sur le chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, près d'Oxford.

Sur sa demande, la compagnie a été admise à passer contrat le 12 avril 1888, en vertu d'un arrêté en conseil du 12 mars, avec engagement de terminer les travaux pour le 1er août 1891. La somme de $29,400 a été payée dans le cours de l'exercice.

Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond.

(*Voir* nos 99 et 175.)

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, une subvention ne dépassant pas $96,000 a été accordée à la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 30 milles de son chemin de fer partant de Drummonville en allant vers Nicolet, P.Q.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 12 novembre 1889, qui approuvait aussi les plans du tracé de 12½ milles, contrat fut passé avec la compagnie, le 1er décembre 1887, couvrant une ligne à partir du chemin de fer Sud-Est au village de Drummondville jusqu'au bras sud-ouest de la rivière Nicolet, le chemin devant être terminé le 1er août 1891.

Le 2 mai 1889 la compagnie a été admise à passer contrat pour le reste (17½ milles) des 30 milles subventionnés.

L'Acte des subventions aux chemins de fer de 1889, 52 Vic., ch. 3, a autorisé une nouvelle subvention de $14,400 pour 4½ milles à partir de l'extrémité de la ligne déjà subventionnée jusqu'au quai de Ball, sur le fleuve Saint-Laurent; et la compagnie fut admise à passer contrat le 21 janvier 1890.

L'Acte des subventions 53 Vict., ch. 2 (1890) a autorisé une subvention ne devant pas dépasser $76,800 pour le chemin de fer de cette compagnie depuis Drummondville jusqu'à Sainte-Rosalie. Le 16 décembre 1890, la compagnie a été admise à passer contrat pour ces travaux, dont le tracé était en même temps approuvé.

Dans le cours de l'exercice, il a été payé à cette compagnie la somme de $12,428, et subséquemment la somme de $53,200, ce qui portait à $94,500 le total payé à la compagnie le 31 décembre 1890.

Compagnie du chemin de fer d'Elgin, Petitcodiac et Havelock.

(*Voir* n° 144.)

Par l'acte 51 Vic., ch. 3 (1888), le prêt au chemin de fer d'Embranchement d'Elgin, qui fait aujourd'hui partie de la ligne ci-dessus nommée, de certains rails en fer ayant déjà servi à l'Intercolonial, et évalués à $44,252.82, a été converti en une subvention à cette compagnie, à la condition que ces rails seraient d'abord remplacés sur la voie par des rails d'acier neufs.

Des rails d'acier neufs ont été posés sur une longueur de voie de 7 milles (la longueur totale du chemin étant de 92 milles), et le tranfert des vieux rails a été fait à la compagnie sous l'autorité d'arrêtés du conseil.

(*Note.*—Une subvention de $38,400 avait été payée à cette compagnie en 1885-86.)

Compagnie de chemin de fer Grand-Oriental.

(*Voir* nos 88, 144, 174 et 213.)

Par l'acte 49 Vict., chap. 10, autorisation fut donnée d'accorder une subvention n'excédant pas $32,000, pour la construction d'un chemin de fer de 10 milles, de Yamaska à la rivière Saint-François, Québec; et la Compagnie du chemin de fer *Great-Eastern* ayant fait une demande à cet effet et démontré d'une manière satisfaisante qu'elle pouvait exécuter l'entreprise, contrat fut passé avec elle le 12 octobre 1886, sous l'autorisation d'un arrêté du conseil du 9 du même mois; les travaux devant être terminés le 1er octobre 1887.

Le chemin ayant été terminé et inspecté, la subvention entière due pour sa longueur réelle, 6 milles, c'est-à-dire $19,200, a été payée sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 27 mars 1887.

NOTE.—Cette compagnie ayant entrepris les travaux de réparation du chemin de fer Montréal et Sorel, pour lesquels la somme de $40,000 leur a été accordée par l'acte des subventions 53 Vict., ch. 2 (1890), il leur a été payé $6,919.50 qui figurent dans les états du comptable (Annexe 3). Cette somme devrait justement être portée au compte du chemin de fer Montréal et Sorel, et sera transférée en conséquence.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, autorisation fut donnée d'accorder à la compagnie une subvention n'excédant pas $96,000 pour 30 milles de son chemin de fer, à partir de la rivière Saint-François jusqu'au chemin de fer d'Arthabaska (Grand Tronc) à Saint-Grégoire, et en vertu d'un arrêté du conseil, contrat fut passé avec elle le 16 mars 1888, pour l'exécution des travaux. Le temps fixé pour l'achèvement a été prolongé jusqu'au 1er août 1891.

Il n'a rien été payé sur cette subvention au cours de l'exercice, mais subséquemment et avant le 31 décembre 1890, la somme de $16,300 a été payée, sauf l'approbation du parlement, sur cette subvention de $96,000, pour les 66 milles de chemin depuis la rive est de la rivière Nicolet jusqu'à la ligne du Grand-Tronc, à Saint-Grégoire.

L'acte 52 Vic., ch. 3, a autorisé une nouvelle subvention de $64,000 pour une nouvelle longueur de 20 milles à partir de Saint-Grégoire.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890) a autorisé le paiement d'une subvention de 15 pour 100 sur la valeur de deux ponts, l'un sur la rivière Nicolet et l'autre sur la rivière Saint-François, jusqu'à concurrence de $37,500.

Compagnie de chemin de fer Grand-Nord.

(*Voir* nos 33, 37, 72, 79, 154 et 215.)

Par l'acte 47 Vict., chap. 8 (1884), une subvention n'excédant pas $32,000 fut accordée à cette compagnie pour la construction d'une ligne allant de Saint-Jérôme à New-Glasgow, Québec ; la longueur du chemin est estimée à 10 milles.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 3 février 1885, contrat a été passé avec la compagnie le 14 du même mois pour la construction du chemin, qui devait être terminé pour le 1er juillet 1885.

La ligne fut terminée et inspectée, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 mars 1884, il fut payé $25,088 pour 7·84 milles.

Par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), une subvention n'excédant pas $57,600 fut accordée pour une ligne allant de New-Glasgow à Montcalm, distance d'environ 18 milles. La Compagnie de chemin de fer du Grand-Nord l'ayant démandée, elle lui fut accordée sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 18 juillet 1887. Le contrat, passé le 19 août suivant, comporte que le chemin devra être terminé le 1er août 1890. La somme de $20,000 a été payée dans le cours de l'exercice sur la première section de 10 milles à partir de New-Glasgow en allant vers Montcalm. Le solde s'est éteint le 1er août 1890.

Par l'acte 49 Vict., chap. 10, une subvention ne dépassant pas $22,400 fut accordée pour la construction d'une ligne de Saint-André à Lachute, Québec, 7 milles. La compagnie ci-dessus a demandé cette subvention. Aucun contrat n'a été passé. La même subvention a de nouveau été autorisée par l'acte de 1889, 52 Vict., ch. 3, et l'acte 53 Vic., ch 2 (1890) a autorisé une subvention pour un chemin de fer depuis Montcalm jusqu'au chemin de fer du Pacifique entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois.

Compagnie du chemin de fer de Jonction de Guelph.

(*Voir* n° 105.)

L'acte de 1887, 50-51 Vict., chap. 24, autorisait l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser $51,200 à la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Guelph, pour 16 milles de son chemin, à partir de sa jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la ville de Guelph.

Un arrêté du conseil du 1er octobre 1887 autorisait la passation d'un contrat, et le dit contrat fut signé le 5 novembre; la date fixée pour l'achèvement du chemin est le 1er janvier 1889.

L'acte des subventions, 53 Vict., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention ne dépassant pas $48,000 à cette compagnie pour 15 milles de son chemin de fer à partir de Montréal ou du voisinage, allant jusqu'au chemin de fer du Pacifique entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois. Il n'a pas été passé de contrat.

Les plans du tracé du chemin, 15¼ milles, ayant été approuvés et les travaux inspectés, la compagnie a reçu $46,000 en vertu d'un arrêté du conseil du 21 décembre 1888. Il n'a pas été fait d'autre paiement avant le 31 décembre 1890.

Compagnie d'Embranchement de Harvey.

(*Voir* n° 103.)

L'acte de 1887, 50-51 Vict., chap. 24, autorisait l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser $9,600 à la Compagnie du chemin d'Embranchement de Harvey, pour l'aider à construire un chemin de fer d'environ 3 milles de longueur, depuis le terminus sud du chemin de fer d'Albert jusqu'à Harvey-Bank.

Le 3 octobre 1887, contrat fut passé avec la compagnie pour l'exécution des travaux. Le chemin a été construit et inspecté, et la somme de $5,553.57 a été payée dans le cours de l'exercice 1888-89, mais il n'avait pas été fait d'autre paiement au 31 décembre 1890.

Compagnie de chemin de fer d'Hereford (ci-devant Cie d'Embranchement d'Hereford).

(*Voir* n°s 73 et 179.)

L'acte 49 Vict., chap. 10, 1886, autorisait l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser $108,800, pour un chemin de fer depuis Hereford jusqu'au chemin de fer International, dans le township d'Eaton, distance d'environ 34 milles.

La Compagnie du chemin d'Embranchement d'Hereford ayant fait une requête à cet effet, un arrêté du conseil portant la date du 30 décembre 1887, autorisa un contrat qui fut passé avec elle le 31 mars 1888. Aux termes de ce contrat les travaux de construction devront être terminés pour le 1er août 1890.

L'acte des subventions de 1889, 52 Vic., chap. 3, a autorisé une subvention de $48,000 pour une ligne de 15 milles de Cookshire à Dudswell, sur le chemin de fer Québec-Central, et la compagnie a été autorisée à passer un contrat le 2 août 1889. Tout le chemin a été construit, et à la fin de l'exercice la compagnie avait reçu $155,200 sur le montant total de ses subventions, $156,800. Le solde ($1,600) représente quelques ouvrages de peu d'importance qui restent à terminer.

Le 4 octobre 1890, on a permi à la compagnie, après inspection, d'ouvrir son chemin à la circulation depuis la Jonction Dudswell jusqu'à la frontière internationale, 48·43 milles.

En vertu d'un arrêté du conseil du 12 juin 1890, l'achat du chemin de fer de la compagnie dite *Dominion Line*, par cette compagnie, fut sanctionné, en conformité avec l'acte 51 Vic., ch. 81.

Compagnie du chemin de fer International.

(*Voir* nos 10 et 209.)

Par l'acte des subventions de 1890, la différence, $3,840, entre le montant, $152,960, actuellement payé à cette compagnie, tel qu'indiqué dans le rapport de 1888, et le montant autorisé par l'acte 46 Vic., ch. 25 (1883), a été votée, et a été payée durant le dernier exercice.

Compagnie de chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa.

(*Voir* nos 24 et 159.)

Par l'acte 47 Vict., chap. 8 (1884), la Compagnie du chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa reçut une subvention ne devant pas dépasser $160,000 pour une ligne d'environ 50 milles de long à partir de l'embranchement Victoria du chemin de fer Midland jusqu'au village de Bancroft.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 juillet 1886, contrat fut passé avec la compagnie le 19 août 1886,—les dix premiers milles devant être terminés pour le 1er décembre 1886, et le reste pour le 1er juillet 1888.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 14 février 1887, $15,000 ont été payées. Le solde impayé, $145,000, a été accordé de nouveau par l'acte 52 Vic., ch. 3 (1889). Aucun autre paiement n'a été fait jusqu'au 31 décembre 1890.

Compagnie du chemin de fer des Joggins.

(*Voir* nos 76 et 100.)

Par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), autorisation fut donnée d'accorder une subvention n'excédant pas $38,400 pour la construction d'un chemin de fer, d'une longueur estimée à 12 milles, à partir d'un point à ou près la station de McCann, sur l'Intercolonial, et allant aux Joggins, sur le bassin de Cumberland, N.-E.

La Compagnie du chemin de fer des Joggins ayant demandé cette subvention, et sa demande offrant des garanties satisfaisantes, contrat fut passé avec elle le 30 novembre 1886, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 5 octobre,—le chemin devant être terminé pour le 1er novembre 1887.

Par l'acte 50-51 Vict., chapitre 24 (1887), autorisation fut donnée d'accorder à cette compagnie une nouvelle subvention ne dépassant pas $4,000 pour prolonger son chemin, de 1¼ mille de long, jusqu'aux quais sur le bassin de Cumberland; et le 13 octobre 1887 contrat fut passé avec elle à cet effet.

Il a été payé à la compagnie dans le cours de l'exercice, la somme de $9,761.22, et subséquemment une nouvelle somme de $1,600, ce qui porte à $37,500 le total payé au 31 décembre 1890.

Compagnie du chemin de fer du Lac Erié, Essex et la Rivière Détroit.

(*Voir* n^c 133.)

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 24 (1884), autorisation fut donnée d'accorder à cette compagnie une subvention de $118,400 pour 27 milles de son chemin de fer, au lieu de la subvention votée l'année précédente, et le 6 avril 1888 la compagnie fut admise, par un arrêté du conseil du 25 mars, à passer contrat pour la construction d'une ligne partant de Walkerville, sur la rivière Détroit, et allant à la station de Cedar-Creek.

La ligne ayant été construite et inspectée, la compagnie fut autorisée, le 22 décembre, à la livrer au trafic.

La somme de $106,500 a été payée sur cette subvention avant la fin de l'exercice 1888-89. Au cours du dernier exercice une nouvelle somme de $11,905 à été payée, ce qui porte à $118,400 le total payé à la compagnie.

Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Lac Témiscamingue.

(*Voir* n°s 55, 84, 119, 122 et 169.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59, une subvention fut autorisée pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer depuis le Long-Sault jusqu'au pied du lac Témiscamingue, destinée à racheter certains rapides de la rivière des Outaouais. La subvention ne devrait pas dépasser $25,000 pour une distance de 8 milles. Le 25 novembre 1885 contrat fut passé pour la construction de 6 milles, à terminer pour le 1er janvier 1887.

Conformément à une disposition expresse à cet effet contenue dans l'article 2 de l'acte 49 Vict., chap. 10, des lettres patentes furent émises sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 20 juillet 1886 et publiées dans la *Gazette du Canada* du 24, accordant une charte pour la construction de ce chemin de fer à la "Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Lac Témiscamingue."

Par l'acte 49 Vict., chap. 10, une nouvelle subvention de $6,000 fut autorisée pour la construction de quais et débarcadères en rapport avec cette ligne. Cette subvention fut subséquemment annulée, et par l'acte 50-51 Vict., chap. 24 (1887), la définition des parties du chemin auxquelles les actes précédents avaient accordé des subventions fut corrigée,—la subvention totale restant toutefois au même chiffre, $31,600.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 24, une subvention de $33,600 fut autorisée pour 10½ milles de la ligne de cette compagnie depuis le Long-Sault jusqu'au lac Kippewa. Le contrat pour cette subvention a été passé le 27 juin 1888.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889) a autorisé une subvention ne dépassant pas $48,000 pour 15 milles à partir de Mattawa-Station, sur le C.C.P., en allant vers le Long-Sault ou *vice versa*.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890) a autorisé une subvention ne dépassant pas $64,000 pour 20 milles à partir de l'extrémité nord de la ligne subventionnée par l'acte 52 Vict., ch. 3.

Au cours de l'exercice la somme de $26,360 a été payée la compagnie, ce qui porte le total payé à $52,760. Il n'avait été rien payé de plus au 31 décembre 1890.

Compagnie du chemin de fer de Minudie.

(*Voir* n° 121.)

Par l'acte 50–51 Vict., ch. 24, 1887, autorisation fut donnée d'accorder à cette compagnie une subvention ne devant pas dépasser $17,600 pour 5½ milles de son chemin de fer à partir de sa jonction avec le chemin de fer des Joggins, près du pont de chemin de fer de la rivière Hébert, jusqu'au village de Minudie, Nouvelle-Ecosse.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 février un contrat portant la date du 26 mars 1888 a été passé avec la compagnie pour la construction de cette ligne, qui devra être terminée avant le 1er mars 1889.

Aucune partie de la subvention n'était payée au 31 décembre 1890.

Compagnie du chemin de fer de Jonction de Montréal et Champlain.

(*Voir* nos 51, 125 et 136.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59, une subvention ne dépassant pas $30,000 fut accordée à cette compagnie pour une voie ferrée de Brosseau à Dundee. Le chemin a été terminé et la subvention payée au cours de l'exercice 1885-86.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, une nouvelle subvention ne dépassant pas $64,000 a été octroyée à la compagnie, et le 25 janvier 1888, contrat fut passé pour la construction d'une ligne depuis Fort-Covington jusqu'au Massena-Springs.

L'acte 51 Vict., ch. 3, a autorisé une nouvelle subvention de $9,600 pour trois autres milles, ce qui porte le total à $73,600. Sur cette somme il a été payé $5,400 dans le cours de l'exercice. Rien de plus n'a été payé ; le total des paiements se trouvant de $58,500 au 31 décembre 1890.

Compagnie de chemin de fer de Montréal au lac Maskinongé.

(*Voir* nos 74 et 212.)

Par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), une subvention ne dépassant pas $32,000 a été accordée pour un chemin de fer allant de Saint-Félix au lac Maskinongé, P. Q., et demande ayant été faite par la Compagnie du chemin de fer de Montréal au lac Maskinongé, cette compagnie fut acceptée comme entrepreneur par un arrêté du conseil du 1er octobre 1887, et le 29 septembre fut passé un contrat couvrant une distance de 10 milles, entre Saint-Félix et Saint-Gabriel de Brandon, près le lac Maskinongé. La distance étant plus grande que ne couvrait la subvention, l'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a accordé une nouvelle subvention de $10,200 pour 3½ milles. Au cours de l'exercice $20,800 ont été payés, ce qui porte le total des paiements à $39,780 au 31 décembre 1890.

Une nouvelle inspection a constaté que les travaux sont terminés sur toute la distance de 12·90 milles couverte par les subventions ; le paiement du solde de la subvention ($1,500) n'a pas encore été fait mais a été ordonnancé par un arrêté du conseil du 24 décembre 1890.

Compagnie de chemin de fer de Montréal et Sorel.

(*Voir* nos 74 et 210.)

Par l'acte 48–49 Vict., chap. 59, une subvention n'excédant pas $72,000 fut accordée à cette compagnie pour une voie ferrée de Saint-Lambert à Sorel. Sous

l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 octobre 1885, contrat fut passé avec cette compagnie le 14 du même mois, et sous l'autorité d'arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 10 novembre 1886, la compagnie a reçu différents paiements, formant un total de $69,922. Le chemin, qui a 44·67 milles de long, est terminé, sauf quelques travaux pour l'achèvement desquels $1,550 ont été retenues. Aucun autre paiement n'a été fait et le reste de la subvention est devenu périmé le 1er août 1889.

L'acte 53 Vict., ch. 2 (1890), autorise une subvention de $40,000 pour la réparation de ce chemin. Les travaux ont été entrepris par la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, et sont poussés conformément aux directions du département et sous l'inspection de ses ingénieurs. La somme totale payée pour ces travaux au 30 décembre 1890, était de $15,540 ; ce montant comprend $6,719.50 payés à la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, qui a exécuté les travaux.

Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental.

(*Voir* nos 78 et 206.)

L'Acte des subventions de 1886, 49 Vict., chap. 10, autorise une subvention, substituée à celles préalablement autorisées, à la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental pour 70 milles du chemin de la dite compagnie dans la direction du Nord-Ouest vers le Désert, province de Québec, la dite subvention étant de $5,161 par mille, et ne devant pas excéder en tout $361,270.

A cette subvention il en a été substitué une autre par l'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), en autorisant spécialement le paiement pour certaines sections de moins de 10 milles y nommées.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil en date du 4 juin 1888, contrat a été passé avec la compagnie, le 6, pour les travaux. Il n'a rien été payé sur la subvention dans le cours de l'exercice, mais subséquemment la somme de $47,532 a été payée sur les sections de Saint-Jérôme à Shawbridge, et de Shawbridge à Saint-Sauveur.

Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa.

(Ci-devant Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott.)

(*Nom changé par la* 53 *Vic., ch.* 58.)

(*Voir* nos 97 et 186.)

L'Acte des subventions de 1887, 50-51 Vic., ch. 24, a autorisé une subvention de $96,000 en faveur de la dite compagnie pour 30 milles de son chemin allant de Vaudreuil à Hawkesbury.

Le 11 février 1889, contrat a été passé avec la compagnie pour les 30 milles ci-dessus mentionnés, à partir du chemin de fer Grand-Tronc à Vaudreuil. La date fixée pour l'achèvement des travaux étant le 1er août 1891.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890) a autorisé une subvention pour une nouvelle longueur de 30 milles en allant vers Ottawa. Il n'a été fait aucun paiement dans le cours de l'exercice, mais la somme de $41,084 avait été payée au 31 décembre 1890.

Le 4 octobre 1890, la compagnie a été autorisée à ouvrir à la circulation la partie de son chemin qui va de Vaudreuil à Rigaud.

Compagnie de chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec.

(Nom changé en celui de Compagnie de chemin de fer *Kingston, Napanee et Occidental*, par l'acte 53 Vict., chap. 62.)

(*Voir* nos 13, 27, 57, 94, 107 et 166.)

En 1883 le parlement autorisa une subvention de $89,600 à cette compagnie, pour son chemin de Napanee à Tamworth.

Un contrat fut passé avec la compagnie le 31 décembre 1883, et le chemin terminé, inspecté et approuvé, et la balance de la subvention restant due fut payée sous l'autorité d'arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 28 juillet 1884.

Au cours de la session de cette année-là, le parlement autorisa l'octroi d'une nouvelle subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, ou $70,400 en totalité, pour un prolongement du chemin de cette compagnie de Tamworth à Bogart et Bridgewater. En 1885, cependant, en substitution de cette subvention, le parlement autorisa l'octroi d'une subvention de $70,000 pour une voie ferrée de "Tamworth vers Bogart et Bridgewater, 16 milles." Cette subvention fut aussi annulée par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), qui accordait une subvention de $70,000 à la compagnie pour 18 milles de son chemin de fer de Tamworth à Tweed.

Par l'acte 50-51 Vic., chap. 24 (1887), une nouvelle subvention ne dépassant pas $12,800 fut octroyée à cette compagnie pour quatre milles de son chemin jusquà Tweed.

A la date du 25 juillet 1888, un arrêté du conseil autorisa la passation d'un contrat et approuva les plans du tracé entre Tamworth et Tweed, 20 milles. Le 31 juillet 1888 fut signé le contrat qui couvrait les deux subventions. Le chemin doit être terminé pour le 1er août 1890.

L'acte 52 Vict., chap. 3 (1889), a autorisé une nouvelle subvention à cette compagnie pour 7 milles du chemin de la dite compagnie de Yarker à Harrowsmith, ainsi qu'une subvention à une compagnie pour trois milles de chemin de fer de Harrowsmith à Sydenham, le total étant de $32,000. A la date du 4 septembre 1889 la compagnie fut admise à passer contrat pour 3 milles à terminer le 1er août 1893, et à la date du 26 décembre pour 6¾ milles à partir de Yarker ou d'un endroit peu éloigné jusqu'à Harrowsmith ou à un endroit avoisinant, à terminer le 1er août 1891.

Le total des subventions pour lesquelles il a été passé contrat couvre la distance qui sépare Tamworth, Tweed, Yarker, Harrowsmith et Sydenham, et s'élève à $114,800. A la date du 30 novembre 1889 il a été permis à la compagnie d'ouvrir son chemin à la circulation entre Tamworth et Tweed et entre Yarker et Harrowsmith.

Il a été payé $95,744 dans le cours de l'exercice, et le 31 décembre 1890, une nouvelle somme de $7,600, ce qui porte le total des paiements sur ces entreprises à $103,344.

Compagnie du chemin de fer du Nord et de la Jonction du Pacifique—de Gravenhurst à Callander.

(*Voir* nos 1, 16 et 160.)

Pour donner à la province d'Ontario l'avantage d'une communication directe avec le Nord-Ouest par voie ferrée, il était nécessaire de construire une ligne raccordant le chemin de fer Canadien du Pacifique au réseau d'Ontario ; cette ligne reçut par les actes de 1882 et 1883 une subvention de $12,000 par mille pour une distance de 110 milles, soit une somme totale de $1,320,000. Elle s'étend vers le sud, depuis le chemin de fer Canadien du Pacifique à la jonction de Nipissingue, à l'est du lac

Nipissingue, jusqu'au village de Gravenhurst, distance de 111¼ milles, où elle se raccorde au réseau d'Ontario. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 avril 1884, contrat fut passé le 12 du même mois avec la Compagnie du chemin de fer du Nord et de la Jonction du Pacifique (ci-devant "la Compagnie du chemin de fer du Nord, Nord-Ouest et Sault Sainte-Marie"), pour la construction de cette ligne, qui devait être terminée pour le 1er mai 1886.

Le raccordement entre le nord et le sud a été opéré au mois de janvier 1886 ; un convoi de plein parcours a inauguré le service le 27 de ce mois.

Au 31 décembre 1886, le total des paiements s'élevait à $1,284,400, ce qui laisse $35,600 pour couvrir certains travaux inachevés. Ce solde est devenu éteint mais a été rétabli de nouveau en 1889 (52 Vic., ch. 3), mais au chiffre de $35,000 seulement. Tous les travaux ayant été terminés, cette somme a été payée à la compagnie sous l'autorité d'un arrêté du conseil en date du 6 juillet 1889, ce qui laisse un solde de $600 à payer.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1889) a autorisé le paiement de cette somme, mais elle n'avait pas encore été payée au 31 décembre 1890.

Compagnie du chemin de fer Northern and Western.

(*Voir* nos 11, 29, 50 et 61.)

En 1883, le parlement autorisa l'octroi d'une subvention de $102,400 à cette compagnie pour la construction de 32 milles de son chemin à partir du chemin de fer Intercolonial, près de Miramichi, jusque chez Moran, près du village de Demphy, N.-B. La Chambre avait voté ce crédit pour obtempérer à une demande d'aide en faveur d'une voie ferrée partant du chemin de fer Intercolonial à la traverse de la rivière Miramichi, *via* Boiestown et la vallée Nashwaak, jusqu'à Gibson, sur la rivière Saint-Jean, vis-à-vis Frédéricton. En 1884, les travaux n'étant pas encore commencés, le parlement vota un crédit pour la construction, par le gouvernement, de la partie du chemin comprise entre la station de Derby, sur le chemin de fer Intercolonial, et Indiantown, et autorisa l'octroi à cette compagnie d'une subvention de $128,000 pour l'aider à construire son chemin depuis Frédéricton jusqu'à Miramichi, "au lieu de la subvention proposée en 1883."

Le contrat pour la construction de cette ligne subventionnée, de Frédéricton à la Miramichi, quarante milles de long, fut signé le 24 décembre 1884, un arrêté du conseil du 16 du même mois en ayant approuvé le projet. La date fixée pour l'achèvement des travaux était le 1er juillet 1888.

Le tracé des quarante milles a été approuvé par des arrêtés du conseil, et le chemin étant terminé et inspecté, la compagnie a reçu toute sa subvention ($128,000) avant la fin de l'exercice 1885-86.

En 1885, une subvention de $19,200 fut accordée à cette compagnie pour continuer sa ligne jusqu'à Boieston, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 6 novembre 1885, contrat fut passé avec la compagnie le 26 du même mois pour l'exécution des travaux. Le tracé fut approuvé par un arrêté du conseil du 27. La ligne, qui a 6 milles de long, devait être terminée pour le 1er novembre 1886. Le chemin fini, un arrêté du conseil fut pris le 13 juillet 1886, autorisant le paiement de $18,200 ; la balance, $1,000, fut retenue pour couvrir les frais d'élargissement de certaines tranchées.

En 1885, le parlement autorisa encore l'octroi d'une subvention de $140,800 pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer depuis Indiantown, *via* la vallée de la Miramichi, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer *Northern and Western*, à ou près Boiestown.

La compagnie fit une proposition qui fut acceptée, et, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 7 novembre 1885, contrat fut passé avec elle le 26 du même mois; le tracé de toute la ligne, environ 50 milles, fût approuvé par un arrêté du 27,—l'entreprise devant être exécutée pour le 1er août 1888.

Par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), une nouvelle subvention de $32,000 fut accordée à cette compagnie pour dix milles de son chemin qui se trouvent entre les terrains des parties de sa voie pour lesquelles des subventions avaient déjà été accordées, et deux milles jusqu'en eau profonde à Chatham.

Pour cette subvention, contrat fut passé avec la compagnie le 14 août 1886, couvrant toute la ligne, sauf le prolongement de deux milles qui en fut omis. Le 12 août 1887, la compagnie a passé un contrat couvrant les deux milles en question ; le montant de subvention disponible est de $6,400.

Au 31 décembre 1887, tout le chemin entre Gibson, vis-à-vis Frédéricton, et Indiantown, était terminé et exploité ; distance, 95½ milles. La subvention accordée était de $313,600 en totalité. La somme réellement applicable est de $305,600, et elle a été toute payée après l'inspection des travaux et en vertu d'arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 31 décembre 1887.

A la date du 29 novembre 1888, un arrêté du conseil fut rendu autorisant le paiement d'une somme de $6,300 sur une subvention de $6,400 pour le prolongement en eau profonde à Chatham ($100 étant retenues pour l'achèvement de certains travaux), et cette somme a été payée. Depuis le 30 juin 1889, cette somme de $100 a été payée, ce qui complète le paiement de toutes les subventions accordées à cette compagnie, s'élevant à $312,000.

La partie de la ligne qui raccorde Indiantown à l'Intercolonial, 14 milles, ayant été construite par le gouvernement comme embranchement de la ligne-mère, il y a maintenant une communication directe entre Frédéricton et le chemin de fer Intercolonial à Derby, distance d'environ 109½ milles.

Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse.

(*Voir* nos 129 et 135.)

Par l'acte de 1887, 50–51 Vict., chap. 24, la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse à reçu, pour 34 milles de son chemin, une subvention ne dépassant pas $107,800. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 16 septembre 1887, la compagnie a été admise à passer contrat le 17 octobre suivant. L'entreprise à exécuter consiste en une ligne de chemin de fer partant de Lunenburg, sur la côte est de la Nouvelle-Ecosse, et allant vers l'ouest jusqu'à un point du district de New-Germany, avec un embranchement d'environ ¾ de mille, jusqu'au quai de chemin de fer de Bridgewater, le tout devant être terminé le 31 décembre 1889.

Par l'acte 51 Vict., chap. 3 (1888), l'octroi d'une nouvelle subvention n'excédant pas $147,200 a été autorisé pour 46 milles du chemin de fer de la compagnie, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 9 octobre 1888, un contrat portant la date du 15 octobre 1888 a été passé pour la construction d'un chemin de 39½ milles partant d'un point à 33½ milles de Lunenburg et allant à Middleton, sur le chemin de fer Windsor et Annapolis; les travaux devant être terminés pour le 31 décembre 1890.

Au cours de l'exercice il a été payé $219,100, pour la distance qui sépare Lunenburg et Middleton et pour l'embranchement de Bridgewater, soit en tout 73½ milles. Il n'avait pas été fait d'autre paiement au 31 décembre 1890.

Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario.

(*Voir* nos 31, 115 et 150.)

Par l'acte 47 Vict., chas. 8, une subvention de $262,400, basée sur une distance estimée à 82 milles, a été accordée à la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario, pour une voie ferrée de Cornwall à Perth; et le 27 juillet 1886, contrat fut passé avec la compagnie, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 1er du même mois, pour la construction de la dite ligne par voie de Newington, Chrysler, Manotic et Franktown,—le chemin devant être terminé pour le 1er juillet 1888. Cette subvention s'est éteinte le 1er juillet 1888.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, une nouvelle subvention de $19,200 a été accordée pour une autre distance de six milles.

L'acte 52 Vict., chap. 3, 1889, a autorisé une subvention ne devant pas dépasser $172,400, à payer à cette compagnie pour un chemin entre Cornwall et Ottawa; mais aucun contrat n'a été passé pour ces travaux.

Aucune partie de ces subventions n'avait été payée au 31 décembre 1890.

Compagnie du chemin de fer Ontario et Québec.

(*Voir* Compagnie du chemin de fer de l'Ouest d'Ontario et du Pacifique.)

Compagnie du chemin de fer Ottawa et Vallée de la Gatineau.

(*Voir* nos 8, 26, 58 et 151.)

Par l'acte 48-49 Vict., ch. 59 (1885), une subvention a été accordée à cette compagnie (au lieu des subventions votées précédemment) pour une voie ferrée allant de la station de Hull vers le village le Désert sur une distance de 62 milles, la somme totale devant être de $320,000. Cette subvention étant devenue éteinte, elle a été autorisée de nouveau par l'acte 52 Vic., ch. 3 (1889).

Le 19 août, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 juillet 1889, il fut passé contrat avec la compagnie pour les 62 milles du chemin en question, le 1er août 1893 étant fixé pour l'achèvement des travaux.

Le tracé des 50 milles premiers a été approuvé.

Il n'a été rien payé sur cette subvention dans le cours de l'exercice, mais subséquemment il a été payé $48,200 sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 24 décembre 1890.

Compagnie de chemin de fer et de Navigation d'Oshawa.

(*Voir* n° 112.)

L'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), a autorisé une subvention de $22,400 pour sept milles du chemin de cette compagnie, allant de Port-Oshawa vers Raglan; la compagnie fut admise à passer contrat le 20 juillet 1889. La date fixée pour l'achèvement des travaux est le 1er août 1891. Au 31 décembre 1890 il n'avait encore rien été payé à la compagnie.

Compagnie de chemin de fer de colonisation de Parry-Sound.

(*Voir* n° 153.)

L'acte des subventions 52 Vict., chap. 3 (1889), a autorisé une subvention d'au plus $128,000 pour 40 milles du chemin de fer de cette compagnie, du village de Parry-Sound au village de Sundridge, ou quelque autre endroit sur la ligne du chemin de fer du Nord et de la jonction du Pacifique.

Le 21 juillet 1890 la compagnie a été admise à passer contrat en conséquence; la ligne devant partir du village de Parry-Sound, traverser les townships de Foley, Christie, Monteith, McMurrick et Perry, et se raccorder au chemin de fer du Nord et de la jonction du Pacifique à Scotia ou à un endroit situé à environ deux milles d'Elmsdale Station. La date fixée pour l'achèvement étant le 1er novembre 1891.

Le tracé des 30 premiers milles a été approuvé par arrêté du conseil le 11 juillet 1890.

Il n'avait rien été payé sur la subvention au 31 décembre 1890.

Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et Occidental.

(Ci-devant Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre.)

(*Voir* n° 139 et 195.)

Cette compagnie a été d'abord constituée en corporation par un statut de l'Ontario sous le nom de "Compagnie du chemin de fer de colonisation de la Baie-du Tonnerre." Elle a été constituée sous le nom qu'elle porte aujourd'hui par l'acte 51 Vic., ch. 84, qui l'a autorisée à recevoir toutes les subventions qui lui avaient été accordées sous son ancien nom.

L'acte des subventions 51 Vic., ch. 3 (1888), a autorisé une subvention de $271,-200 en faveur de cette compagnie pour 84¾ milles de son chemin allant de Port-Arthur vers le lac de la Pierre-à-Fusil, sur la frontière internationale, cette subvention étant en remplacement de subventions déjà accordées pour la construction d'un chemin de fer de Murillo-Station au Lac de Travers.

Contrat fut passé avec la compagnie le 24 décembre 1889. Le tracé de toute la ligne a été approuvé. Au 31 décembre 1889 il n'avait encore été rien payé de la subvention, mais le 31 décembre 1890, des paiements avaient été faits jusqu'au montant de $51,800.

L'acte 53 Vict., chap. 3 (1890), a autorisé une subvention ne devant pas dépasser $16,000 pour un embranchement de 5 milles, le long des chutes Kakabeka.

Compagnie du chemin de fer Pontiac et Renfrew.

(*Voir* n° 163.)

L'acte 52 Vict., chap. 3 (1889), a autorisé une subvention de $19,200 à cette compagnie pour six miles de son chemin, et à la date du 2 août 1889 la compagnie fut admise à passer contrat. La ligne à construire était des mines de fer de Bristol au chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, dans Onslow. Dans le cours de l'exercice il a été payé $9,800, et subséquemment $3,800, ce qui a complété la subvention de $13,600 pour la longueur de ce chemin, 4½ milles.

Compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique.

(*Voir* nos 25, 137 et 211.)

En 1884 le parlement accorda à cette compagnie une subvention de $3,200 par mille, n'excédant pas $272,000 en totalité.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil portant la date du 12 décembre 1884, contrat fut passé avec cette compagnie le 22 du même mois, pour la construction de la ligne subventionnée depuis Aylmer jusqu'à Pembroke, traversant la rivière Ottawa à quelque point " non à l'est de Lapasse,"—les premiers 27 milles devant être terminés pour le 1er septembre 1885 (cette date a été changée en celle du 15 décembre par un arrêté du conseil du 13 août 1885), les seconds 27 milles pour le 1er juillet 1886, et tout le chemin, estimé à 85 milles à l'ouest d'Aylmer, pour le 1er juillet 1887.

A la fin de l'exercice de 1887–88 il avait été payé sur le montant de la subvention, c'est-à-dire $272,000, la somme de $174,828, pour une distance de 71 milles à partir d'Aylmer.

Le chemin est ouvert à la circulation entre Aylmer et Coulonge, 59 milles.

L'acte 51 Vict., chap. 3 (1888), autorise l'octroi d'une subvention de $31,500 à cette compagnie pour construire des ponts sur la rivière Ottawa à la Culbute, et d'une subvention de $9,600 pour 3 milles de sa voie depuis un point situé à 3 milles à l'est de Pembroke, pourvu que tous les travaux subventionnés sur ce chemin soient terminés dans quatre ans à partir du 22 mai 1888. An 31 décembre 1889 aucun contrat n'avait encore été passé pour les travaux mentionnés par cet acte.

L'acte 52 Vict., ch. 3, portait expressément que les différentes subventions en aide de ce chemin de fer s'étendront jusqu'au 22 mai 1892.

L'acte 53 Vict. chap. 2 (1890), a autorisé une subvention limitée à $24,000 pour 7½ milles de ce chemin, entre Hull et Aylmer.

Compagnie du chemin de fer de Québec-Central.

(*Voir* nos 22, 142 et 219.)

En 1884, cette compagnie reçut une subvention de $211,200 pour l'aider à construire 66 milles de son chemin de fer à partir de la jonction de la Beauce jusqu'à la frontière internationale.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 août 1884, contrat fut passé avec la compagnie pour la construction d'une voie ferrée partant de la jonction de la Beauce sur sa ligne-mère et suivant la vallée de la rivière Chaudière jusqu'à la frontière,—le chemin devant être terminé pour le 2 février 1888.

Le tracé des 23 premiers milles a été approuvé par un arrêté du conseil du 8 mai 1885. Le montant de la souscription payé jusqu'à la clôture de l'exercice 1885–86, en vertu d'un arrêté du conseil du 14 août 1885, est de $60,342, couvrant 15½ milles du chemin inspecté à partir de la jonction de la Beauce.

Au lieu du solde de cette subvention qui devenait éteint le 1er juillet 1888, autorisation fut donnée par l'acte 51 Vict., chap. 3 (1888, d'accorder à cette compagnie une subvention annuelle de $21,191.54 pendant 20 ans, représentant un octroi de

$288,000 en argent pour une ligne de chemin de fer depuis la station Saint-François jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique au Nord-Ouest, près de la rivière Moose, 90 milles. Il n'a pas été passé de contrat pour l'exécution de cette entreprise.

Par l'effet de l'acte 53 Vict., chap, 2 (1890), la compagnie peut, au lieu de la subvention ainsi accordée, recevoir le même montant pendant une période similaire, ou une garantie d'intérêt sur des obligations pour pareille somme, pour 90 milles de leur chemin de fer allant de la station de Saint-François sur leur ligne jusqu'à un endroit sur le chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest près de la rivière l'Orignal, ou d'un point sur leur ligne entre la rivière Chaudière et la station de Tring jusqu'à un point sur l'Intercolonial situé au lac Mégantic, ou dans les environs, le premier paiement annuel devant être fait à la fin d'une période de 12 mois à compter du certificat d'achèvement. Il n'a pas encore été passé contrat pour cette subvention, et aucun autre paiement n'avait été fait au 31 décembre 1890.

Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean.

(*Voir* nos 2, 14, 49, 82, 126, 140, 177 et 220.)

Par l'acte de 1882, une subvention de $384.000 fut accordée pour une voie ferrée entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean. Par l'acte de 1883, la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, qui construisit cette ligne, reçut une subvention de 80,000. Par l'acte de 1885, une subvention de $96,000 lui fut accordée pour une voie ferrée depuis sa jonction sur le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Saint-Raymond, et par l'acte de 1886, une nouvelle subvention n'excédant pas $186,295 pour les 95 milles à partir d'un point situé à 50 milles au nord de Saint-Raymond jusqu'au lac Saint-Jean.

Par l'acte 50–51 Vict., chap. 24 (1877), une nouvelle subvention ne dépassant pas $28,000 fut accordée pour une distance de 9 milles que les subventions antérieures ne couvraient pas, entre la cité de Québec et le lac Saint-Jean. Cet acte autorisait le paiement jusqu'au 23 juin 1888 (aux conditions ordinaires) du solde des subventions accordées en 1882 et 1883. La totalité des subventions octroyées à cette compagnie, par toute la distance de Québec au lac Saint-Jean, s'élève à $775,095, et le nombre de milles subventionnés est de 186.

Contrat fut passé le 4 septembre 1883, pour les deux premières subventions ; aux termes du contrat, cette ligne devait être terminée pour le 25 mai 1887, et la partie allant jusqu'au lac Edouard devait l'être pour le 31 décembre 1885 ; le 10 février 1886 fut signé un contrat concernant la troisième subvention, celle de 1885. Il n'y a pas besoin de contrat pour les subventions accordées en 1886 et 1887, attendu qu'elles sont attribuées à des travaux couverts par les contrats précédents.

Le chemin est ouvert à la circulation jusqu'à Roberval, 190 milles dé Quebec.

L'acte 51 Vict., chap. 3, a transféré à cette compagnie une subvention de $96,000 déjà octroyée à la Compagnie du chemin de fer du Saguenay et du Lac Saint-Jean, pour 30 milles de sa voie depuis le lac Saint-Jean vers Chicoutimi ; et sous l'autorité d'un arrêté du 17 novembre 1888, contrat fut passé avec elle le 5 décembre pour la construction de ce chemin qui part de la jonction de Chambord, près du lac Saint-Jean, sur sa ligne mère,—les travaux devant être terminés pour le 1er août 1890. Le tracé de ces 30 milles a été approuvé par un arrêté du conseil du 17 novembre 1888.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une nouvelle subvention de $964,000 pour 20 autres milles, ce qui porte le total de la subvention pour cet embranchement à $160,000.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), accorde à cette compagnie une subvention de $30,000 pour un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles ; ainsi qu'une subvention limitée à $38,400 pour 12 milles de chemin de fer de Lorette à Québec par voie de Charlesbourg. Le 2 décembre 1890 ces deux subventions ont été couvertes par un contrat, aux termes duquel les travaux doivent être terminés le 1er octobre 1891.

Dans le cours de l'exercice il a été payé la somme de $38,440, ce qui porte le total des paiements antérieurs au 30 juin 1890, pour la ligne principale et les embranchements, à $748,355. Il n'avait rien été payé de plus au 31 décembre 1890.

Compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix.

(*Voir* n° 164.)

L'acte des subsides 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention de $96,000 en faveur de la compagnie ci-dessus pour 30 milles de son chemin de fer à partir de la rive est de la rivière Saint-Charles jusqu'au Cap Tourmente, province de Québec, ou les environs.

Contrat fut passé avec la compagnie le 14 novembre 1889 pour ce chemin, de Hedleyville à Saint-Joachim.

Au cours de l'exercice il a été payé $65,600 sur cette subvention. Au 31 décembre 1889 il n'avait pas été fait d'autre paiement.

Ligne directe.

Dans des rapports précédents, et en attendant la conclusion de négociations alors en cours, il a été question, sous le titre "Ligne directe," d'un projet très vaste et très important pour le pays : celui de la construction d'une voie ferrée qui établirait une communication plus directe entre les ports canadiens de l'Atlantique et le réseau de chemins de fer à l'ouest du Saint-Laurent.

Aujourd'hui, certaines parties de ce projet ont été entreprises comme travaux de l'Etat, et une compagnie est en voie de terminer le reste. La route se divise comme suit :

1. Une ligne partant du fleuve Saint-Laurent à Caughnawaga, allant *via* Sherbrooke, à travers l'Etat du Maine, jusqu'à Harvey, Frédéricton, Salisbury, sur l'Intercolonial, et à Moncton—se raccordant en route aux chemins qui vont à Saint-Andrews et à Saint-Jean, N.-B. Cette ligne a été construite par la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest (Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique) jusqu'à Harvey, d'où elle communique avec Saint-Jean, et le gouvernement a fait faire une nouvelle exploration entre Harvey et Salisbury.

2. Une ligne entre Oxford et New-Glasgow, évitant un long détour et rejoignant le chemin de fer de Prolongement-Est à New-Glasgow. Cette ligne a été entreprise par le gouvernement.

3. Une ligne partant d'un point situé sur l'île du Cap-Breton, vis-à vis le terminus du Prolongement-Est à Canso, sur la terre ferme, et allant à Sydney et Sydney-Nord. Elle est construite par l'Etat.

On trouvera dans le présent rapport, sous leurs titres respectifs, des renseignements au sujet de ces travaux.

Compagnie du chemin de fer Shuswap et Okanagan.

(*Voir* n° 167.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte 49 Vic., ch. 82 (1886), pour la construction d'une ligne de chemin de fer à partir d'un endroit sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, aux Sicamous-Narrows, Colombie-Britannique, et longeant la rive gauche de la rivière Shuswap jusqu'à un endroit près de l'extrémité nord du lac Okanagan.

L'acte 51 Vic., ch. 88 (1888), a modifié cet acte, et il a été donné à la compagnie deux ans pour commencer et cinq ans pour achever sa ligne principale.

L'acte des subventions de 1889 a autorisé une subvention de $163,200 à ce chemin de fer, pour une longueur estimée à 51 milles.

Le contrat pour ces travaux a été signé le 11 février 1890, la date fixée pour l'achèvement des travaux étant le 4 mai 1893. Les plans du tracé de la ligne sur toute sa longueur, de 51 milles, ont été approuvés. Au 31 décembre 1890, il n'avait encore été rien payé sur cette subvention.

Compagnie du chemin de fer de Sainte-Catherine à Niagara.

(*Voir* nos 96 et 176.)

Par l'acte 50–51 Vict., chap. 24 (1887), une subvention n'excédant pas $38,400 a été octroyée à cette compagnie pour 12 milles de sa voie à partir de Sainte-Catherine jusqu'au pont sur la rivière Niagara.

La compagnie a été admise à passer contrat le 5 mars 1888 en vertu d'un arrêté du conseil du 12 avril, le tracé étant approuvé par un arrêté de la même date.

Le 20 décembre 1888, le chemin étant terminé et inspecté, la compagnie a reçu la permission de le livrer à la circulation.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention de $64,000 pour 20 milles de ce chemin, et le 1er août 1890 la compagnie a passé contrat pour ce prolongement de sa voie depuis la tête de ligne actuelle à Sainte-Catherine jusqu'à Hamilton. Le tracé de ces 20 milles a été approuvé par un arrêté du conseil du 1er avril 1890, pour les fins de la subvention, à l'exception de 1 mille dans la ville de Sainte-Catherine.

La somme de $26,640 a été payée dans le cours de l'exercice, 1888–89. Au 31 décembre 1890 il n'avait pas encore été fait d'autre paiement.

Compagnie du Tunnel Frontière de la Sainte-Claire.

(*Voir* n° 162.)

En 1884, une compagnie, sous le nom "Compagnie du Tunnel Frontière de la Sainte-Claire," fut constituée en corporation par l'acte fédéral 47 Vic., ch. 82, pour construire un tunnel pour le passage d'un chemin de fer sous la rivière Sainte-Claire, entre un endroit dans ou avoisinant la ville de Sarnia, dans l'Ontario, et la ville de Port-Huron, dans le Michigan, E.-U., l'acte portant que les projets du tunnel et des

travaux d'art s'y rattachant seraient soumis à l'approbation du gouverneur en conseil avant le commencement de la mise à exécution de l'entreprise.

Les projets ayant été soumis par la compagnie furent approuvés par un arrêté du conseil du 24 novembre 1886, qui approuva aussi le tracé de l'ouvrage. Certains changements ayant été subséquemment trouvés nécessaires, des plans modifiés furent approuvés par un arrêté du conseil en date du 7 octobre 1889.

La longueur totale du tunnel sera de 5,950 pieds, dont 2,310 seront sous la rivière. La partie centrale, sur une longueur de 1,708 pieds, sera à peu près de niveau, la rampe, à partir du centre étant, de chaque côté, de 1 dans 50. Les accès comprennent des tranchées découvertes de 3,200 pieds du côté de l'est et de 2,560 du côté de l'ouest. La galerie, de forme cylindrique, aura un diamètre de 20 pieds à l'intérieur. Elle sera lambrissée en fonte. La plus grande colonne d'eau au-dessus de l'œuvre aura 40½ pieds de hauteur, et la plus courte, 15 pieds. Une fois terminé le tunnel réunira le chemin de fer Grand-Tronc au *Chicago and Grand Trunk Railway.*

L'Acte des subventions 52 Vict., ch 3 (1889), a autorisé une subvention de 15 pour 100 du prix de revient de l'entreprise, limitant, toutefois, cette subvention à un maximum de $375,000.

Sous l'autorité d un arrêté du conseil en date du 2 octobre 1889, contrat fut passé avec la compagnie le 30 du même mois, et les travaux devront être achevés le 1er août 1893.

Les travaux sont poursuivis régulièrement, et le 30 août 1890 le tunnel était percé.

Au cours de l'exercice la compagnie a reçu la somme de $173,000, et subséquemment une nouvelle somme de $77,795 ; ce qui portait à $250,795 le total payé au 31 décembre 1890.

Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup.

(*Voir* nos 90, 118 et 225)

Par l'Acte 49 Vict., chap. 10 (1886), une subvention de $70,400 fut accordée pour 22 milles de chemin de fer de Frédéricton à Prince-William, Nouveau-Brunswick, et par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, une subvention de $70,400 fut accordée à la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup pour 22 milles de chemin de fer à partir de Prince-William vers Woodstock.

La compagnie ayant demandé les deux subventions, elle fut admise à passer contrat le 26 juin 1888, en vertu d'un arrêté du conseil du 21 mai, l'époque fixée pour l'achèvement des travaux étant le 31 juillet 1890. Le contrat couvre les deux subventions, qui s'élèvent en totalité à $140,800. Les plans du tracé furent approuvés par un arrêté du conseil du 23 mai 1888.

L'acte 53 Vict., ch. 2 (1890), a eu l'effet d'autoriser de nouveau ces deux subventions.

Aucune partie des subventions n'était payée au 31 décembre 1890.

Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Stewiacke à Lansdowne.

(*Voir* nos 87 et 232.)

Par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), autorité fut donnée d'accorder une subvention ne dépassant pas $80,000 pour un chemin de fer partant d'un point sur l'Inter-

colonial, passant par la vallée de la Stewiacke et établissant une communication avec les mines de fer, Spring-Side, les colonies de la Stewiacke supérieure et la Musquodoboit, 25 milles. La Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Stewiacke à Lansdowne ayant demandé cette subvention, contrat fut passé avec elle le 17 décembre 1886, la ligne devant être terminée le 31 décembre 1889.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890) a de nouveau autorisé cette subvention, et l'ancien contrat ayant été annulé, un nouveau contrat a été passé avec la compagnie le 30 août 1890, aux termes duquel la date de l'achèvement est fixée au 1er septembre1892.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889) a autorisé une subvention limitée à $156,800, pour un chemin de fer partant de Truro ou d'un point entre Truro et Stewiacke et allant jusqu'à Newport ou Windsor, à 49 milles. Contrat a été passé avec cette compagnie le 30 août 1890 pour l'exécution des travaux, la ligne devant se développer de la station de Brockville, sur l'Intercolonial, à celle de Newport, sur le chemin de fer d'embranchement de Windsor, et être terminée le 1er septembre 1893.

Le tracé a été approuvé dans toute la longueur de la ligne.

Au 31 décembre 1890 il n'avait encore été rien payé sur ces subventions.

Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay.

(*Voir* nos 38, 59 et 117.)

Par l'acte 48–49 Vict., chap. 49 (1885), une subvention de $217,600 fut accordée pour une voie ferrée depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, Québec, jusqu'à un point de jonction avec le chemin de fer du Lac Saint-Jean. Cette subvention remplace celle qui avait été donnée l'année précédente.

Par l'acte 50–51 Vict., chap. 24, cette subvention fut répétée en faveur de la compagnie ci-après désignée.

La Compagne du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay ayant présenté une soumission qui a été acceptée, contrat fut passé avec elle le 20 février 1886, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 6 du même mois, qui acceptait aussi les plans du tracé. Ce tracé fut subséquemment modifié sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 25 août 1887.

A la clôture du dernier exercice, la compagnie avait reçu $92,813.

Le temps fixé pour l'achèvement a été prolongé jusqu'au 1er août 1891.

Il n'avait pas été fait d'autre paiement à la date du 31 décembre 1890, mais vers la fin de l'année on a ordonnancé le paiement d'une somme de $32,003, la distance totale couverte par l'inspection étant de 32½ milles, vers la tête de ligne, à la station de la Rivière-à-Pierre, sur le chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean.

Compagnie du chemin de fer de Témiscouata—de la Rivière-du-Loup à Edmundston.

(*Voir* nos 3, 62, 127, 141 et 226.)

Pour la construction d'une ligne de la Rivière-du-Loup ou de la Rivière-Ouelle, ou à partir de quelque point entre ces deux localités et Edmundston, le parlement, en 1882, vota une subvention de $248,000, et par l'acte 48–49 Vict., chap. 58, il vota une nouvelle subvention ne dépassant pas $250,000 pour les mêmes travaux, ce qui porte le total de la subvention à $498,000.

En vertu des dispositions expresses de cet acte, des arrêtés du conseil des 3 et 6 octobre 1885, accordèrent une charte à certaines personnes constituant "la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata," dans le but de construire cette voie ferrée, et la charte, après avoir été publiée dans la *Gazette Officielle* du 10 de ce mois, a vigueur et effet comme si elle était un acte du parlement. Cette charte fut subséquemment ratifiée et modifiée par l'acte spécial 50–51 Vict., chap. 71, 1887. Elle autorise la compagnie à construire une voie ferrée depuis la Rivière-du-Loup, sur l'Intercolonial, jusqu'à Edmundston. Le 21 juin 1886, contrat fut passé avec la compagnie pour la construction de la ligne subventionnée, qui doit être terminée pour le 1er août 1889. Le tracé de la partie du chemin, 80½ milles, *via* le lac Témiscouata et la rivière Madawaska, a été approuvé par un arrêté du conseil du 30 septembre 1886.

Le 22 novembre 1888 la compagnie fut autorisée à livrer le chemin à la circulation.

Par l'acte 51 Vict., chap. 3 (1888), une subvention de $100,000 fut octroyée à cette compagnie pour 20 milles de son chemin d'embranchement allant d'Edmundston vers la rivière Saint-François, au lieu d'une subvention accordée l'année précédente.

La compagnie ayant demandé à passer contrat, autorisation lui en a été donnée par un arrêté du 31 décembre 1888 qui approuve aussi le tracé, et le contrat fut passé le 22 janvier 1889.

L'acte de 1890, 53 Vic., ch. 2, autorise une subvention limitée à $51,200 pour une nouvelle longueur de 16 milles de chemin.

Il a été payé au cours de l'exercice $74,300, et subséquemment une nouvelle somme de $48,520, pour ouvrage fait sur l'embranchement de Saint-François, ce qui portait à $535,720 le total payé au 31 décembre 1890.

Compagnie du chemin de fer de la vallée de la Tobique.

(*Voir* nos 130 et 227.)

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24 (1887), autorisation fut donnée d'accorder une subvention de $89,600 pour quatorze milles du chemin de fer de cette compagnie depuis la station de Perth-Centre vers Plaister Rock Island, au lieu de la subvention précédemment accordée. Le 4 septembre 1888 contrat fut passé avec la compagnie pour construire la voie qui devait être terminée le 31 décembre 1888. Le temps fixé pour l'achèvement a été prolongé jusqu'au 1er février 1891.

L'acte de 1890, 53 Vict., ch. 2, autorise une subvention limitée à $35,200 pour une nouvelle distance de 11 milles de chemin.

Aucune partie de cette subvention n'avait été payée au 31 décembre 1890.

Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles.

(*Voir* no 182.)

L'Acte des subventions 52 Vict., chap. 3 (1889) a autorisé une subvention de $54,400 en faveur de cette compagnie pour quatre milles de son chemin à partir d'un endroit rapproché du fleuve Saint-Laurent dans le village de Gananoque jusqu'à Gananoque Junction sur le chemin de fer Grand-Tronc, et pour treize milles de son chemin depuis Gananoque Junction jusqu'à un endroit de raccordement avec le chemin de fer Brockville, Occidental et Sault Sainte-Marie.

Contrat fut passé avec la compagnie le 24 octobre 1889, la section des quatre milles devant être terminée le 1er juillet 1890, et celle des treize milles le 1er août 1893. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 décembre 1889, la somme de $10,400 a été payée pour la section (trois milles et trois quarts) de Gananoque au chemin de fer Grand-Tronc, cette section étant terminée. Il n'avait pas été fait d'autre paiement au 31 décembre 1890.

Compagnie du chemin de fer de Vaudreuil et Prescott.

(*Voir* Montréal et Ottawa.)

Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest.

L'acte 50-51 Vict., chap. 25 (1889), sanctionné le 23 juin 1887, a ratifié une convention faite par le gouvernement avec la Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest le 31 janvier 1887; la convention se trouvant subir en même temps certaines modifications exprimées dans une convention subsidiaire. Selon le dit acte et les conventions, les arrangements se résument en ceci :—

La compagnie s'engageait à retirer la pétition de droit qu'elle avait présentée contre la couronne au sujet du chemin de fer d'embranchement de Windsor, libérant le gouvernement de toutes réclamations et abandonnant au gouvernement tous ses droits et titres à l'embranchement. Elle s'engageait à construire et terminer le chemin de fer entre Annapolis et Digby, N.-E., à terminer, équiper et mettre en ordre parfait toute la ligne entre Yarmouth et Annapolis, et à régler toutes ses dettes et toutes les hypothèques existant sur ses propriétés. Pour remplir ces engagements, elle devait déposer entre les mains du gouvernement tout le produit de la vente de ses débentures, etc., dont l'émission était limitée à $4,200,000. Le gouvernement, de son côté, en considération de ce que ci-dessus, s'engageait à payer à la compagnie la somme de $500,000, à être portée au crédit de la compagnie et ajoutée au produit de la vente des débentures, produit que le gouvernement devait garder à cette fin,— le tout à être appliqué, sous l'autorité d'un certificat de l'ingénieur en chef du gouvernement et d'un arrêté du conseil, au paiement de l'intérêt sur les débentures, à la construction et à l'achèvement du chemin de fer plus haut mentionné, et au paiement des dettes existantes de la compagnie; et le solde, s'il y en avait, devait être remis à la compagnie. Les époques auxquelles la compagnie était tenue, telles que modifiées par les termes de l'acte, étaient les suivantes :—

Les travaux devaient commencer le 13 juillet 1887, et le chemin de fer entre Annapolis et Digby devait être terminé pour le 12 septembre 1888; et la compagnie devait compléter, avant le 12 septembre 1887, et à la satisfaction du gouvernement, tous les arrangements pour le règlement de ses dettes. Le gouvernement devait aussi, s'il le jugeait à propos, terminer la ligne entre Annapolis et Digby à même les fonds déposés entre ses mains, si la compagnie manquait de commencer les travaux, de les pousser avec diligence, ou de le satisfaire au sujet des arrangements à prendre pour le règlement des dettes aux époques fixées.

La compagnie n'a pas fait de dépôt, et elle n'a pas encore pris les mesures pratiques pour exécuter les travaux. Dans ces conditions, et à la suite de représentations qui ont été faites au gouvernement pour l'engager à se charger lui-même de

l'entreprise, il a donné, au mois d'octobre 1888, instructions de faire une exploration du pays entre Digby et Annapoiis.

L'acte *ad hoc* 52 Vict., chap. 8 (1889) a autorisé la construction de ce chaînon de chemin de fer sur le crédit de $500,000 accordé par l'acte 50-51 Vict., chap. 25, et cet ouvrage a conséquemment été entrepris par le département des chemins de fer, et est en voie de construction comme on le verra ailleurs dans le présent rapport. (*Voir* Chemin de fer Annapolis et Digby, annexe 24, p. 338.)

Compagnie du chemin de fer du Pacifique de l'Ouest d'Ontario.

(*Affermé à la Compagnie du chemin de fer Ontario et Québec, C.C.P.*)

(*Voir* nos 66 et 189.)

L'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), autorisait l'octroi d'une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni $256,000 en totalité, pour aider la construction d'un chemin de fer depuis Ingersoll *via* London, jusqu'à Chatham, Ontario, et dont la longueur était estimée à 80 milles.

La Compagnie du chemin de fer du Pacifique de l'ouest d'Ontario, qui avait obtenu la subvention, ayant demandé la permission de construire le chemin de Woodstock à London, au lieu d'Ingersoll, et comme il paraissait que cette nouvelle ligne serait, à cause de sa longueur, plus utile au pays que la route subventionnée, un arrêté du conseil pris le 8 septembre 1886 permit à la compagnie de passer contrat pour la construction du chemin proposé entre Woodstock et London, 27 milles, —sujet néanmoins à l'approbation du parlement. Ce contrat conditionnel, aux termes duquel le chemin devait être terminé pour le 1er novembre 1887, fut signé le 2 novembre 1886.

Cependant la compagnie a construit une partie de son chemin de fer, dont le tracé a été officiellement approuvé, depuis London en allant vers l'est jusqu'à un point près d'Ingersoll, 19 milles, d'où raccordement peut être fait avec Ingersoll et Woodstock. Inspection faite et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 1er septembre 1887, la compagnie a reçu $60,000, montant de la subvention applicable à la longueur du chemin construit, moins $800 retenues pour couvrir les travaux restant à faire. L'ouvrage ayant été terminé, ce solde a été payé sous l'autorisation d'un arrêté du conseil du 7 février 1889 ; ce qui porte le total payé à $60,800.

Au cours de la session de 1887 fut passé l'acte 50-51 Vict., chap. 62, qui autorise la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et Québec à acquérir, au moyen d'un bail, partie de la ligne de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique de l'ouest d'Ontario en voie de construction, allant d'un point du chemin de fer d'Ontario et Québec près Woodstock, par la voie de London, jusqu'à la rivière Sainte-Claire ; l'acte autorise de plus la substitution du dit point de raccordement des deux chemins de fer, au point entre Ingersoll et Saint-Thomas, choisi auparavant, comme point de jonction. Ce bail a été approuvé par un arrêté du conseil du 10 octobre 1887.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 20 août 1888, une convention portant la date du 4 septembre 1888, a été passée avec la Compagnie du chemin de fer d'Ontario

et Québec (chemin de fer Canadien du Pacifique) pour la construction de la ligne entre London et Chatham avant le 1er août 1890, la distance estimée, au point de vue de la subvention, étant de 65 milles.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890) a autorisé, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Vic., ch. 10, pour un chemin de fer d'Ingersoll à Chatham par voie de London, une subvention limitée à $256,000 pour un chemin de fer de Woodstock à Chatham par la voie de London, 80 milles, ce qui équivalait à un renouvellement de la subvention, avec changement de tête de ligne.

Au cours de l'exercice, la somme de $189,200 a été payée, et subséquemment celle de $6,000, ce qui portait au 31 décembre 1890 le total des paiements à $256,000, c'est-à-dire le chiffre total de la subvention.

Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville.

(*Voir* nos 131 et 203.)

L'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), a autorisé une subvention de $64,000 pour un chemin de fer de 20 milles allant de Woodstock vers Centreville.

La compagnie ci-dessus nommée en ayant fait la demande, et ayant été agréée, contrat fut passé avec elle le 6 mai 1889, pour les 20 milles en question, la ligne devant partir de la station Upper-Woodstock, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, et devant être terminée le 1er octobre 1890.

L'acte 53 Vict., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention limitée à $19,200 pour une autre distance de 6 milles, jusqu'à la frontière internationale. Au 31 décembre 1889 il n'avait encore été rien payé de la subvention.

SUBVENTIONS EN TERRES.

Les compagnies suivantes ont reçu l'aide de subventions en terres autorisées par le parlement et accordées par le ministère de l'intérieur:

Elles sont énumérées ici parce que les travaux d'art ont été contrôlés par ce ministère, qui ne payait les subventions aux compagnies intéressées que par le certificat de son ingénieur en chef.

Compagnie de chemin de fer Alberta et Athabaska.

(*Voir* n° 10.)

(Par l'acte 52 Vic., ch. 65, le nom de cette compagnie est devenu "Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest du Canada."

Compagnie de chemin de fer et de houille Alberta.

(*Voir* n 13 et 25.)

Cette compagnie a été constituée en corporation en 1889 par l'acte 52 Vic., ch. 50 (modifié par l'acte 53 Vic., ch. 85), pour la construction d'un chemin de fer à partir d'un endroit situé sur la ligne de la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest, à Lethbridge ou dans les environs, vers le sud, jusqu'à la ligne frontière internationale; l'acte lui donnant le pouvoir d'acquérir par achat ou affermage les biens en chemins de fer et l'actif de cette compagnie.

Le 1er janvier 1890 la compagnie a conséquemment acquis par bail le chemin de fer en question.

L'acte des subventions en terres 52 Vic., ch. 4, modifié par l'acte 53 Vic., ch. 3, une subvention de 6,400 acres par mille a été autorisée en faveur de cette compagnie pour la longueur du chemin, estimée à environ 50 milles, entre Lethbridge et la frontière internationale.

Le chemin a été construit et inspecté, et le 8 décembre 1890 la compagnie a été autorisée à l'ouvrir à la circulation, la longueur du chemin étant de 64·62 milles.

Sous l'autorité de l'acte 53 Vic., ch. 85, cette compagnie a obtenu un transfert par bail, de la ligne de la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest.

Compagnie du chemin de fer de Brandon et du Sud-Ouest.

(*Voir* n° 19.)

Par un arrêté du conseil du 23 novembre 1889 sujet à la ratification du parlement, et à l'obtention d'un acte constitutif de la part du parlement fédéral, il a été accordé à cette compagnie une subvention de 6,400 acres par mille pour aider à la construction d'un chemin de fer partant d'un endroit dans le township 1, dans le rang 23 ou le rang 24, à l'ouest du premier méridien principal, en allant à Deloraine, à environ 17 milles.

La compagnie a été constituée en corporation sous l'autorité d'un acte provincial, mais a reçu une charte fédérale par l'acte 53 Vic., ch. 86 (1890), et conformément au dit arrêté du conseil la section subventionnée sera terminée et en voie d'exploitation le 1er mai 1891.

Compagnie du chemin de fer Calgary et Edmonton.

(*Voir* les nos 230 et 21.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte 53 Vic., ch. 84 (1890), pour la construction d'un chemin de fer partant du chemin de fer Canadien du Pacifique à Calgary, allant vers le nord jusqu'à Edmonton, et vers le sud jusqu'à la frontière internationale, et se développant aussi dans une direction nord jusqu'à la rivière de la Paix.

L'acte 53 Vic., ch. 5, a autorisé le gouverneur en conseil à passer un contrat avec cette compagnie pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles, pendant 20 ans, pour la considération d'un paiement annuel de $80,000, à compter de l'achèvement de la voie ferrée entre Calgary et un point de la rivière Saskatchewan du Nord près d'Edmonton. L'acte a aussi donné à la compagnie le pouvoir d'affermer le dit chemin de fer à la Compagnie du chemin de fer du Pacifique.

Le 21 juin 1890 un contrat pour le service de transport a été en conséquence passé avec le gouvernement, aux termes duquel les 100 premiers milles du chemin doivent être terminés le 1er novembre 1890 et le chemin tout entier le 1er novembre 1893.

L'acte des subventions en terres, de 1890, 53 Vic., ch. 4, a autorisé une subvention de 6,400 acres de terre par mille pour le chemin de Calgary-Nord à Edmonton,

environ 190 milles, et aussi pour un chemin, allant vers le sud, de Calgary à la frontière internationale, environ 150 milles.

Le 26 décembre 1890, la compagnie a passé un contrat pour la construction de la ligne nord jusqu'à Edmonton et la ligne sud jusqu'à la frontière ; les dates fixées pour l'achèvement étant comme suit :

Pour les 100 premiers milles au nord de Calgary, le 1er novembre 1891 ; le reste jusqu'à Edmonton devant être terminé dans le cours des deux années suivantes.

Pour les 50 premiers milles au nord de Calgary, le 1er novembre 1892 ; et jusqu'à un point sur la Rivière-du-Vieux, le 1er novembre 1893 ; le reste, jusqu'à la frontière internationale, devant être terminé à une date à fixer par le gouverneur général en conseil.

A la fin de l'année civile la voie était posée sur une distance de 93·78 milles au nord de Calgary, jusqu'à la rive sud de la rivière du Daim.

Il a été passé un contrat d'affermage de cette voie au chemin de fer canadien du Pacifique.

Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

(*Voir* les nos 17 et 18.)

Par un arrêté du conseil du 18 mai 1889, sujet à l'approbation du parlement, il a été accordé à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique une subvention de 6,400 acres par mille pour aider à la construction d'un embranchement partant d'un endroit de sa ligne-mère à ou près Brandon, allant dans la direction du sud-ouest à ou près le township 3, rang 27, à l'ouest du premier méridien principal, et de là dans la direction de l'ouest, sur une distance totale de 100 milles ; ainsi que d'une ligne de 25 milles partant du même endroit dans le township 3, et allant dans la direction de l'est jusqu'à Deloraine, terminus de la ligne actuelle du chemin de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba ; soit en tout 125 milles, la totalité de la subvention étant de 800,000 acres, et le chemin devant être terminé le 31 décembre 1890. Un nouvel arrêté du 18 juin 1890 a autorisé la cession, après l'achèvement de chaque section de 20 milles, de l'étendue de terre y afférente.

L'acte des subventions 53 Vic., ch. 4, a confirmé cette subvention.

La compagnie a produit des plans du tracé de cet embranchement à partir de Kemnay, station située sur sa ligne-mère, à 8 milles de Brandon, jusqu'à Melita, dans le township 3, rang 26, ouest ; et depuis Melita vers l'est jusqu'à Deloraine. A la date du 30 décembre 1890, sur la demande de la compagnie, on a ordonné une inspection de parties de ces chemins, savoir, à partir de Kemnay jusqu'à Treesbank.

Un arrêté du conseil du 31 décembre 1890, a prolongé jusqu'au 1er novembre 1891, le délai fixé pour l'achèvement des 125 milles subventionnés.

Par un arrêté du conseil du 16 juin 1889, sujet à l'approbation du parlement, il a été accordé à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique une subvention de 6,400 acres par mille pour aider à la construction d'un embranchement partant d'un endroit situé sur l'embranchement ci-dessus mentionné, et allant jusqu'à Glenboro', terminus actuel du tronçon nord du chemin de fer de Colonisation du Nord-Ouest

du Manitoba, la longueur de ce chemin de fer ainsi subventionné étant déclarée être d'environ 60 milles, la subvention devant être transférée à l'achèvement de chaque section de 20 milles. Le même arrêté du conseil a fixé au 31 décembre 1890 l'époque de l'achèvement de ce chemin.

L'acte des subventions en terres 53 Vic., ch. 4, a confirmé cette subvention.

Compagnie du chemin de fer du Grand Nord-Ouest Central.

(*Voir* n° 7.)

Le projet de construire un chemin de fer entre Brandon, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et Battleford, dans le district provisoire de Saskatchewan, distance d'environ 450 milles, a été nourri par la Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest Central, la ci-devant Compagnie du chemin de fer de Souris aux Montagnes Rocheuses. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 29 juillet 1885, le privilège qui avait été accordé à la compagnie d'acheter des terres à raison de $1.06 l'acre jusqu'à la concurrence de 6,400 acres par mille, fut converti en une concession gratuite de ces terres (sujet à une taxe de 10c. par acre pour l'arpentage), à la condition que le chemin fut terminé dans des sections mentionnées.

Aucune section du chemin n'a été construite comme résultat de cette concession. Des embarras ayant surgi et d'autres demandes ayant été faites, l'acte 49 Vic., chap. 11 (1886), qui accordait une subvention de 6,400 acres par mille pour l'entreprise, fut appliqué à l'une ou l'autre des deux compagnies mentionnées ou à toute autre compagnie qui se chargerait de construire le chemin. La Compagnie du chemin de fer du Grand Nord-Ouest Central fut constituée en corporation par un arrêté du conseil du 22 juillet 1886 et en vertu des dispositions de l'acte ; un second arrêté du 3 août, modifiant cette charte, et le tout étant confirmé et ratifié par l'article 51 Vic., ch. 85 (1888). Un article de cette charte qui donnait au chemin de fer Canadien du Pacifique droit de circulation sur ce chemin a été révoqué par la 52e Vic., ch. 67 (1889).

Par un arrêté du conseil aussi du 22 juillet 1886, la subvention dont il a été question a été accordée à cette compagnie. Le contrat fut passé le 12 septembre 1887. Par un arrêté du conseil du 1er juillet 1889, l'achèvement des travaux a été prorogé comme suit :—

50	milles au	1er	décembre	1889.
100	"	30	"	1890.
150	"	"	"	1891.
150	"	"	"	1892.
450				

Un nouvel arrêté du conseil du 16 novembre 1889 a prorogé au 31 mai 1890 l'achèvement des 50 premiers milles ; et le 3 septembre 1890, un arrêté du conseil a accepté cette section comme terminée. Le délai fixé pour l'achèvement de la deuxième section, de 100 milles, a été prolongé jusqu'au 30 décembre 1891.

Compagnie du chemin de fer du Lac Seul.

(*Voir* n° 20.)

A la date du 13 novembre 1889 il fut accordé à cette compagnie par un arrêté du conseil sujet à l'approbation du parlement, une subventien de 6,400 acres par mille, pour aider à la construction d'un chemin de fer d'environ 18 milles à partir d'un endroit près de la station de Shelley, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à un endroit près du lac à la Vase, sur la rivière Winnipeg; ce chemin devant être terminé le 1er novembre 1891.

Cette subvention a été confirmée par l'acte des subventions, 53 Vic., ch. 4 (1890).

Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest.

(*Voir* n°s 4 et 6.)

Par l'acte 48–49 Vict., chap. 60, autorité a été donnée de concéder à cette compagnie 6,400 acres par mille, pour une ligne de chemin de fer d'environ 430 milles depuis Portage-la-Prairie jusqu'à la traverse du bras sud de la rivière Saskatchewan, à 20 milles de Prince-Albert.

Une concession a été faite à la compagnie par arrêté du conseil du 4 octobre 1884, annulant des arrêtés antérieurs. La marche des travaux a été fixée par arrêté du 6 mai 1885, à raison de 50 milles par année.

Le tracé et les rampes ayant été approuvés, une inspection des travaux a fait constater que jusqu'au 1er décembre 1885, la compagnie avait construit et équipé 130 milles de son chemin.

Par l'acte 49 Vict., chap. 11, 1886, autorité fut donnée de concéder à la compagnie 6,400 acres par mille, pour aider à construire un embranchement de ce chemin de fer d'environ 26 milles partant d'un point de la ligne-mère à ou près Todburn jusqu'à la rivière Assiniboine, près Shellmouth.

Une concession fut faite à la compagnie par un arrêté du conseil du 24 mai 1886, les travaux devant être terminés pour le 31 décembre 1886. Sous l'autorité d'arrêtés du conseil des 10 et 21 septembre 1886, la compagnie fut autorisée à faire partir la ligne de Binscarth, l'arrêté en premier lieu nommé approuvant le tracé, 11½ milles, à Russell, jusqu'où le chemin a été construit. Cet embranchement, de 11½ milles de long, est terminé.

L'acte 53 Vict., chap. 78 (1890), concernant ce chemin de fer, a obligé la compagnie de terminer 17 milles de chemin dans le cours de l'année civile 1890, et 20 milles par année ensuite.

Les plans du tracé, sur la distance qui sépare le 206e mille du 256e du Portage-la-Prairie, ont été approuvés par arrêté du conseil le 27 janvier 1890.

Aujourd'hui, 31 décembre 1890, la ligne-mère est en état d'exploitation entre Portage-la-Prairie et Yorkton, sur 233½ milles, la permission d'ouvrir à la circulation les 17½ milles entre Saltcoats et Yorkton ayant été donnée, après inspection, le 18 de ce mois.

Compagnie de chemin de fer de Colonisation du Nord-Ouest du Manitoba.

(*Affermée à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.*)

(*Voir* n° 3.)

Par l'acte 48–49 Vict., chap. 60 (1885), autorité fut donnée de concéder à cette compagnie 6,400 acres par mille, pour une ligne de chemin de fer de 150 milles, de Winnipeg au lac de l'Eau-Blanche.

La charte de la compagnie, octroyée par l'acte 42 Vict., chap. 66 (1879), lui conférait le droit de construire une voie ferrée de Winnipeg au lac de la Roche, près la frontière occidentale de la province,—ce chemin devant être terminé en cinq ans, c'est-à-dire pour le 15 mai 1884.

Par l'acte 43 Victoria, chap. 53 (1880), elle fut autorisée à prolonger sa ligne jusqu'aux houillères de Souris.

Par l'acte 47 Vict., chap. 73 (1884), elle fut autorisée à affermer sa ligne au chemin de fer Canadien du Pacifique,—le temps fixé pour achever la ligne étant prolongé de trois ans au delà de la période inscrite dans la charte, c'est-à-dire jusqu'au 15 mai 1888.

Par un arrêté du conseil du 4 octobre 1884, la compagnie reçut une subvention de 6,400 acres par mille pour toute la distance, environ 152 milles, entre Winnipeg et le lac de l'Eau-Blanche, soit 972,800 acres ; la ligne devait être terminée, sur cette distance, pour le 1er octobre 1885. Le tracé a été approuvé comme suit :—

Par un arrêté du conseil du 3 novembre 1881—depuis la rue Aikins, Winnipeg, jusqu'à la section 18, township 7, rang 4, O., à peu près 52 milles. Ce sera un point à environ 4 milles au sud de l'endroit appelé Elm-Creek.

Par un arrêté du conseil du 1er avril 1885, depuis la section 29, township 8, rang 4, l'endroit maintenant appelé Elm-Creek, allant à l'ouest en suivant une tangente jusqu'à la section 31, township 7, rang 9. C'est l'embranchement nord allant vers l'ouest.

Par un arrêté du conseil du 10 septembre 1885, depuis la section 29, township 8, rang 4, passant par Carman et Manitou et la rive sud du lac Blanc, et allant à la frontière occidentale du Manitoba, entre les rangs 29 et 30. C'est l'embranchement sud.

Un arrêté du conseil du 6 avril 1885 modifia la concession accordée par l'arrêté du 4 octobre 1884, de façon à la rendre applicable à un changement dans le tracé du chemin aux conditions suivantes :—

	Milles.
1. Depuis le township 7, rang 4 (la partie de Winnipeg au township 7, rang 6, environ 50 milles, étant déjà terminée), jusqu'à Manitou.....	110
2. De Manitou au lac de l'Eau-Blanche.....	
3. Du township 8, rang 4, au township 8, rang 9.....	20
	130

L'arrêté répartissait aussi les 972,800 acres également sur les 130 milles= 7,483·84 acres par mille.

Un arrêté du conseil du 11 septembre 1885 prolongea jusqu'au 6 avril 1886 le temps fixé pour l'achèvement des travaux.

Un arrêté du conseil du 5 avril 1886, après rapport d'inspection fait par l'ingénieur en chef des chemins de fer, constatant l'achèvement de 100 milles, autorisa le transfert de 748,384 acres à la Compagnie du Sud-Ouest du Manitoba.

Par un arrêté du consel du 15 novembre 1886, il fut décidé d'appliquer à certains autres prolongements terminés, savoir : sur l'embranchement sud, à partir de

Boisevain-Ouest, 21 milles ; sur l'embranchement nord, à partir de Holland-Ouest, 20 milles—la réserve faite pour la section n° 1 sous l'autorité de l'arrêté du 6 avril 1885. Le reste devait être retenu comme subvention pour la dite section n° 1, depuis le township 7, rang 4, jusqu'à Manitou, dont la construction fut retardée, la Compagnie du Pacifique, fermière du chemin, ayant déjà, par sa ligne du sud, communication avec Manitou à partir de Winnipeg. En août 1885, cependant, la compagnie présenta le projet de prolongement d'Elm-Creek à Carman, c'est-à-dire partie de la dite section n° 1.

Par un arrêté du conseil du 6 mars 1887, le tracé de celle des deux coupes située au nord fut approuvé pour une distance totale de 60 milles depuis l'Anse-à-l'Orme jusqu'à la section 10, township 7, rang 14.

Après une nouvelle inspection et un autre rapport de l'ingénieur en chef du gouvernement établissant que le chemin était en état d'être exploité sur une autre distance totale de 60 milles, un arrêté du conseil du 19 mars 1887 autorisa le transport de la subvention pour cette distance. Au 31 décembre 1887 la ligne était exploitée jusqu'à Glenboro', (chaînon du nord) 105 milles ; aussi le chaînon du sud jusqu'à Deloraine, un point 101 milles à l'ouest de Manitou et 202 de Winnipeg.

Il est bon de remarquer que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui est la fermière de ce chemin, a obtenue, par arrêtés du conseil sujets à l'approbation du parlement, des subventions de terres pour des embranchements qui sont réellement des prolongements de la ligne nord à partir de Glenboro' et de la ligne sud à partir de Deloraine. Ces subventions sont mentionnées sous le chef "Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique."

Compagnie de chemin de fer et de houille de Medicine-Hat.

(*Voir* n° 12.)

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 23 (1887), autorisation était donnée de concéder à cette compagnie des terres fédérales jusqu'à la concurrence de 6,400 acres par mille pour un chemin de fer allant d'un point à ou près Medicine-Hat, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'aux houillères des ou près des townships n°s 12 et 13, rang 6, à l'ouest du 4e principal méridien, distance d'à peu près 8 milles.

En conséquence, la concession a été faite à la compagnie sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 6 juillet 1887, après qu'il eut été stipulé que le chemin serait terminé et mis en exploitation pour le 31 décembre 1888.

Par arrêté du conseil du 24 janvier 1889, un projet de contrat avec la compagnie a été approuvé, et l'achèvement du chemin fut prorogé jusqu'au 2 juin 1890. Le contrat a été signé le 14 février 1889.

Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest.

(*Voir* n°s 2, 9 et 13.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap 30 (1885), autorité fut donnée de concéder à cette compagnie environ 110 milles de terres, 3,800 acres par mille, pour une ligne de chemin de fer entre Medicine-Hat et les bancs de houille de la rivière du Ventre. Par l'acte 50-51 Vict., chap. 22, cette concession fut portée à 3,840 acres par mille.

Par un arrêté du conseil du 16 mars 1885, approbation fut donnée au tracé de la ligne, et après l'inspection, au mois d'octobre 1885, de la partie terminée du chemin—savoir : depuis la station Dunmore, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à Lethbridge, 109 milles, un arrêté du conseil du 19 octobre accepta le chemin comme terminé.

Il est à remarquer que l'Acte des subventions en terres de 1889 donnait à cette compagnie une subvention de 6,400 acres de terre par mille de chemin de fer pour 50 milles entre Lethbridge et la frontière internationale. Un arrêté du conseil du 14 octobre 1889 a rectifié la chose, déclarant que cette subvention était destinée à la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta, et l'acte 53 Vic., ch. 3 a sanctionné la correction.

L'Acte des subventions en terres, 53 Vic., ch. 4 (1890) a autorisé une subvention de 3,840 acres par mille pour la distance entre Lethbridge et la passe du Nid-de-Corneille, environ 100 milles, en faveur de la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest, et un arrêté du conseil du 25 juin 1890 a décrété qu'à l'achèvement des 50 premiers milles à partir de Lethbridge (le 1er août 1892) les terres afférentes à cette distance seront transférées ; et que pour le reste de la distance le transfert se fera à l'achèvement de chaque section de 20 milles, le tout devant être terminé le 1er décembre 1894.

L'acte 53 Vic., ch. 85 (1890) a autorisé l'affermage de ce chemin de fer à la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta, et le 1er janvier 1890 le chemin de fer et l'actif de la compagnie ont été transférés en conformité.

Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest du Canada.

(Ci-devant Compagnie du chemin de fer d'Alberta et Athabaska.)

(*Voir* n° 15.)

Par arrêté du conseil du 21 mai 1887, une concession de terres fut faite, sujette à l'approbation du parlement, à la Compagnie du chemin de fer d'Alberta et Athabaska (dont le nom a été changé en celui de Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest du Canada par l'acte 52 Vic., ch. 65), pour un chemin de fer à partir de quelque point sur la rivière aux Arcs, ou sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou entre Calgary et Crowfoot Creek, allant vers le nord jusqu'à un point près de l'emplacement de ville d'Edmonton, distance de 300 milles. La subvention était à raison de 6,400 acres par mille ; les premiers 50 milles, commençant au terminus sud, devaient être terminés pour le 20 juillet 1888 ; 100 milles dans le cours de chacune des deux années suivantes, et tout le chemin pour le 20 juillet 1891.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 23, la subvention a été confirmée.

L'Acte des subventions en terres de 1889 (52 Vict., ch. 4) a autorisé en faveur de la Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest du Canada, une subvention de 10,000 acres de terres par mille, pour une voie ferrée partant de Calgary, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et allant vers le nord jusqu'à un endroit de la rivière Saskatchewan du Nord, à ou près Edmonton, distance d'environ 210 milles ; et aussi une subvention de 10,000 acres pour un chemin de fer partant de Calgary et allant vers le sud jusqu'à Lethbridge, distance d'environ 120 milles.

L'acte 52 Vict., ch. 65 (1889) qui a autorisé le changement du nom de la compagnie, l'a autorisée à construire plus de chemin qu'elle ne pouvait d'abord. Cet

acte a fixé l'achèvement de 100 milles vers le nord à partir du chemin de fer Canadien du Pacifique dans la direction d'Edmonton, au 1er décembre 1890; le reste du chemin jusqu'à Edmonton devant être terminé le 1er décembre 1891; et la ligne allant vers le sud jusqu'à Lethbridge ou à un certain endroit sur la frontière internationale, le 1er décembre 1892.

Compagnie du chemin de fer et de vapeurs de la Qu'Appelle, du lac Long et de la Saskatchewan.

(*Voir* nos 185, 5 et 11.)

Par l'acte 48-49 Vict., ch. 60, autorité fut donnée d'accorder une subvention de 6,400 acres de terres pour une ligne partant d'un point près Régina, et allant aux eaux navigables du lac Long.

Le 13 décembre 1884, il fut pris un arrêté du conseil accordant une subvention à la compagnie.

Le tracé du chemin entre Régina et les eaux navigables du lac Long, distance d'environ 23 milles, a été approuvé par arrêté du conseil du 25 septembre 1886.

Une inspection du chemin, faite au mois de mai 1886, fit constater qu'il était terminé et en bon état sur une distance de 20·10 milles.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 23, autorité fut donnée d'accorder à cette compagnie une subvention de 6,400 acres par mille pour un prolongement de sa ligne à partir d'un point près du terminus nord de la partie terminée du chemin de fer près le lac Long jusqu'à un point près le coude de la rivière Saskatchewan du Nord, avec embranchement jusqu'à Prince-Albert et Battleford, environ 325 milles.

Le 20 juin 1887, il fut pris un arrêté du conseil accordant cette subvention. La compagnie s'est engagée à construire et à mettre les premiers 50 milles en état d'exploitation pour le 20 juillet 1888, la partie qui s'étend jusqu'à la traverse de la Sasketchewan du Sud dans le cours des douze mois suivants, et tout le chemin pour le 25 mai 1891. Cet arrêté a éte subséquemment annulé.

L'acte *ad hoc* 52 Vict., ch. 5 (1889) décrétait ce qui suit :—

" Afin de permettre à la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs de la Qu'Appelle, du lac Long et de la Saskatchewan de compléter sa voie ferrée entre Régina et quelque point sur la rivière Saskatchewan du Sud, à ou près Saskatoon, et de là vers le nord jusqu'à Prince-Albert, le gouverneur en conseil pourra passer un contrat avec la dite compagnie pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles, pendant vingt ans, et pourra payer pour ce service, pendant la dite période, quatre-vingt mille piastres par année, de la manière suivante, savoir : la somme de cinquante mille piastres sera payée annuellement lors de la construction de la voie jusqu'à un point à ou près Saskatoon, ce paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie ferrée jusqu'à ce point; et la balance de trente mille piastres sera payée annuellement lorsque la voie s'étendra jusqu'à Prince-Albert, le dit paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie en dernier lieu mentionnée; toutefois, si la seconde portion de la dite voie ferrée n'était pas construite et en exploitation jusqu'à Prince-Albert dans les deux ans qui suivront l'achèvement de la voie jusqu'à la Saskatchewan du Sud comme susdit, le paiement de cinquante mille piastres cessera jusqu'à ce que la totalité de la voie soit terminée jusqu'à Prince-Albert."

Un arrêté du conseil du 26 juin 1889 a approuvé un projet de convention avec la compagnie au sujet du service de transport à l'achèvement du chemin jusqu'à

Saskatoon. Cette convention fut signée le 5 août 1889. La compagnie se trouvait engagée à terminer le chemin jusqu'à un endroit sur la rivière Saskatchewan, près Saskatoon, pour le 1er novembre 1890, et jusqu'à Prince-Albert dans les deux ans à compter de cette date.

L'acte 53 Vic., ch. 8 (1890) a confirmé une certaine convention conclue le 17 août 1889 entre cette compagnie et le chemin de fer Canadien du Pacifique, en vertu de laquelle cette dernière compagnie devait avoir la possession, le contrôle et l'exploitation du chemin de fer de Régina à Prince-Albert, le transfert devant avoir effet jusqu'au 6 février 1896, date à laquelle la compagnie aura l'option d'acquérir définitivement le chemin.

Le chemin a été terminé jusqu'à Prince-Albert, la distance totale de Régina étant de 247·91 milles.

Par l'effet d'un arrêté du conseil du 18 décembre 1890, le 1er juillet 1890 a été fixé comme la date pour la computation du paiement pour le service de transport sur la distance entre Régina et Saskatoon, et le 12 octobre 1890 comme la date de la computation du paiement pour la distance qui sépare Saskatoon de Prince-Albert.

Au 31 décembre 1890, il avait été payé une somme de $31,575.34 sous l'empire de la convention ci-dessus mentionnée.

Compagnie du chemin de fer et de houille de la Vallée du Daim.

(*Voir n°* 14.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte 52 Vict., ch. 52, pour la construction d'un chemin de fer à partir d'un endroit près de Calgary, T. N.-O., jusqu'à un endroit sur la rivière du Daim, dans le township 32, rang 21, à l'ouest du 4e méridien principal; aussi à partir d'un endroit situé à ou près Cheadle-Station, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers le nord jusqu'à un point de raccordement avec la voie de Calgary, dans ou près le township 26, rang 25, à l'ouest du 4e méridien principal, avec autres embranchements indiqués dans l'acte.

Le 28 novembre 1888, un arrêté du conseil autorisa, sauf l'approbation du parlement, une subvention de 6,400 acres de terre par mille pour la ligne allant de Cheadle-Station à un point dans ou près le township 29, rang 23, à l'ouest du 4e méridien, distance d'environ 55 milles. Cette concession a été ratifiée par l'Acte des subventions en terres 52 Vict., ch. 4 (1889).

Compagnie de chemin de fer et de navires de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson.

(*Voir n°* 1.)

Par l'acte 47 Vict., chap. 25, par. 7 (1884), autorité fut donnée d'accorder une subvention en terres pour une voie ferrée entre un point du chemin de fer Canadien du Pacifique et la baie d'Hudson : 6,400 acres par mille dans le Manitoba, et 12,800 acres dans les territoires du Nord-Ouest.

En l'année 1880 l'acte 43 Vict., chap. 59 constitua en corporation "la Compagnie de chemin de fer et de navires de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson," avec pouvoirs de construire une ligne de Winnipeg à ou près Port-Nelson, baie d'Hudson.

En 1884, cet acte fut modifié (par le chapitre 70), et la compagnie fut autorisée à commencer son chemin en partant de Winnipeg ou de quelque point entre Selkirk

et Portage-la-Prairie, et allant à Port-Nelson et Churchill ou quelque autre point sur la baie d'Hudson ; aussi de construire un embranchement entre un point quelconque de sa ligne-mère et le chemin de fer Canadien du Pacifique, à l'ouest du lac Winnipegoosis, la construction devant se faire dans la proportion d'au moins 50 milles par année.

Par le même acte un acte antérieur qui autorisait la fusion de cette compagnie avec la Compagnie de chemin de fer et de transport de la vallée de la Nelson fut abrogé, et autorisation fut donnée de liquider les affaires de la compagnie en dernier lieu mentionnée, et de transférer ses propriétés et ses intérêts à la Compagnie de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson.

Un acte passé en 1886 (49 Victoria, chap. 73) fixe au 2 juin 1890 la date de l'achèvement des travaux.

Par un arrêté du conseil du 11 mai 1885, tous les arrêtés précédents relatifs à ce sujet furent annulés, et une subvention en terres a été accordée à la Compagnie de chemin de fer et de navires de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson, comme suit :—

		Acres.
Autorisé par l'acte 47 Vict., ch. 25 ; sanctionné le 19 avril 1884.	Division A.—Depuis le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la frontière septentrionale du Manitoba —distance évaluée, 225 milles	1,440,000
	Division B.—Depuis la frontière jusqu'au terminus près l'embouchure de la rivière Nelson, baie d'Hudson—distance évaluée, 425 milles	5,440,000
	Division C.—L'embranchement, à partir d'un point de la ligne-mère, près l'extrémité septentrionale du lac Winnipeg, jusqu'à son intersection avec le chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest—distance évaluée ne devant pas excéder 250 milles. (Concession sujette à l'approbation du parlement)	1,600,000

Le temps accordé pour l'achèvement des travaax a été fixé par cet arrêté comme suit: 50 milles sur la division A ou B pour le 19 avril 1887, et 50 milles par chaque année suivante jusqu'à l'achèvement de la ligne-mère; mais si la compagnie ne termine pas sa ligne-mère pour le 11 mai 1890, elle perdra son droit à une subvention pour son embranchement qui, lui-même, devra être terminé pour le 11 mai 1893.

Au mois d'avril 1888, l'ingénieur en chef du gouvernement fit rapport que 40 milles du chemin étaient terminés, à l'exception de certaines gares, etc.

Par un arrêté du conseil en date du 30 juin 1890 le délai fixé pour l'achèvement des 50 premiers milles a été prorogé au 19 avril 1891.

Compagnie du chemin de fer de la Montagne-de-Bois à Qu'Appelle.

(*Voir n° 8.*)

Par l'acte 49 Vict., chap. 11 (1886), autorité a été donnée d'accorder une concession d'environ 240 milles, 6,400 acres par mille, pour un chemin de fer à partir d'un point dans le township 4, rang 30, à l'ouest du 2e méridien, traversant la ville de Qu'Appelle jusqu'au chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest.

Une concession fut accordée à la compagnie par un arrêté du conseil du 24 mai 1886. La partie comprise entre Fort-Qu'Appelle et le chemin de fer Canadien du Pacifique devra être terminée pour le 1er novembre 1887, et 50 milles chaque année suivante.

Cet arrêté du conseil fut modifié par un autre du 7 juillet 1887, qui accorde à la compagnie une année, à partir du 1er janvier 1887, pour terminer la première section de 50 milles (après avoir achevé pour le 1er novembre 1887), la partie comprise entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et Fort-Qu'Appelle, l'achèvement devant s'effectuer à raison de 50 milles par chaque année subséquente, jusqu'à la construction entière du chemin.

Un autre arrêté du conseil pris le 22 novembre 1887 accorde à la compagnie un délai jusqu'au 31 juillet 1888 pour terminer la partie comprise entre Fort-Qu'Appelle et le chemin de fer Canadien du Pacifique ; suivant les termes de l'arrêté précédent, 100 milles du chemin doivent être terminés et exploités pour le 31 décembre 1888.

Par l'acte *ad hoc* 52 Vic., ch. 66 (1889), l'article d'un acte antérieur donnant à cette compagnie le pouvoir de construire un chemin de fer suivant la voie indiquée ci-dessus a été abrogé, et la compagnie a été autorisée à construire une voie ferrée à partir d'un point de la frontière internationale sur ou près le rang 16, à l'ouest du second méridien principal, en allant dans une direction nord par Qu'Appelle-Station jusqu'au fort Qu'Appelle, et de là dans une direction nord-est jusqu'à un point près de l'encoignure nord-ouest du lac Winnipegoosis; la partie du chemin qui se trouvera entre son point d'intersection avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et le fort Qu'Appelle devant être terminée pour le 1er août 1890, et toute la ligne pour le 16 avril 1896.

Par l'acte de 1889, 52 Vic., ch. 4, la subvention autorisée par l'acte 49 Vic., ch. 11, a été accordée à cette nouvelle ligne.

L'acte 53 Vic., ch. 83 (1890) a prorogé au 1er août 1892 le délai pour la construction de la partie de cette voie ferrée qui se trouvera entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et Fort-Qu'Appelle—le reste du chemin devant être terminé par la suite à raison de 50 milles par année.

TUNNEL DU DÉTROIT DE NORTHUMBERLAND,

Le gouvernement ayant été saisi d'un projet de construction d'un tunnel dans le détroit de Northumberland pour raccorder les réseaux de chemins de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, a jugé à propos avant de prendre une décision dans une affaire aussi importante, d'être renseigné par ses ingénieurs sur la praticabilité du projet. Le 24 août 1886, un arrêté du conseil fut pris à l'effet d'autoriser une certaine dépense pour faire pratiquer des forages entre le Cap Traverse, sur l'île, et le Cap Tourmentin, sur la terre ferme, distance de 8 milles.

Les ingénieurs chargés de l'exploration réussirent à faire des forages à chaque quart de mille sur les premiers trois milles en partant du Cap Traverse, et à chaque demi-mille sur le reste de la distance. Sur les premiers 5½ milles, le foret passa à travers du sable et du gravier jusqu'à ce qu'il atteignit de la terre à brique. Du 5½ mille au 6¼, depuis le sable et le sable dur gris jusqu'à la terre à brique. Du 6¼ mille au 8e, c'est-à-dire jusqu'au littoral de la terre ferme, dans la vase, le sable et la glaise rouge jusqu'à la roche. La plus grande profondeur d'eau est de 96 pieds et se trouve à 4½ milles du Cap Traverse ; au 6½ mille il y a un rocher couvert par 9 pieds d'eau

et environ 10 pieds de sable. A cette exception près le fond est très uniforme et bon.

COMITÉ DES CHEMINS DE FER DU CONSEIL PRIVÉ.

Le ministre des chemins de fer étant président du comité des chemins de fer de l'honorable Conseil privé, auquel l'Acte des chemins de fer de 1888 impose certaines obligations, je crois à propos de donner un aperçu des questions qui se sont présentées à ce comité dans le cours de l'année, ainsi que des décisions prises à leur égard.

Les questions suivantes ont occupé le comité des chemins de fer du Conseil privé, de janvier à décembre 1890 :

Raccordement entre le chemin de fer de Transfert de Winnipeg et le chemin de fer Canadien du Pacifique dans la ville de Winnipeg.—Autorisé le raccordement au moyen d'aiguilles.

Embranchement du chemin de fer du Nord du Canada, dans le township de Dawn, comté de Lambton.—Approuvé.

Clôtures sur le chemin de fer Erié et Huron.—Ordonné certains renouvellements.

Embranchement du chemin de fer Grand-Tronc, division Midlland, à Campbellford.—Approuvé.

Passage à niveau du chemin de fer Ontario et Québec sur le chemin de fer Erié et Huron, à Chatham.—Approuvé ; le système d'enclenchement pour la conjugaison des signaux et des aiguilles devant être adopté.

Passage du tramway de Vancouver sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à Vancouver.—Approuvé.

Moyen de protection au croisement de la rue Simcoe pour le chemin de fer du Grand-Tronc, près d'Oshawa.—Question pendante.

Embranchement du chemin de fer de Kingston, Napanee et de l'Ouest, ci-devant Napanee, Tamworth et Québec, entre Sydenham et un endroit du voisinage de Harrowsmith.—Approuvé.

Passage du chemin de fer Annapolis et Digby au-dessus de la rue George, à Annapolis. Question de la rampe des abords.—Rampe de 1 dans 20 approuvée.

Expropriation de terrains pour des fins de tête de ligne, par la Compagnie du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, à Portage-la-Prairie.—Certificat accordé.

Moyen de protection au croisement du chemin de fer Canada-Sud et du chemin de la 1re concession dans le township de Sandwich.—Question pendante.

Prolongement de l'avenue Valois à travers le chemin de fer Grand-Tronc, dans la ville de Valoisville, P. Q.—Autorisé sauf certaines conditions.

Tracé du chemin de fer Central de Sainte-Catherine à Niagara le long de la rue Midland, dans la ville de Sainte-Catherine.—Autorisé sauf certaines conditions.

Pont de la Compagnie du chemin de fer de la Qu'Appelle, du lac Long et de la Saskatchewan, sur la rivière Saskatchewan.—Emplacement et plan approuvés.

Passages à niveau des rues West, Enterprise et Cornhill, à Moncton.—Non approuvés.

Tracé du chemin de fer Brantford, Waterloo et Lac Erié sur les rues Kerr et York, dans la ville de Brantford.—Question pendante.

Moyen de protection par signaux du passage de la voie de la Compagnie de houille Intercoloniale sur la voie houillère de l'Acadie (chemin de fer Intercolonial), à Westville, N.-E.—Moyen de protection et répartition des frais recommandés par l'ingénieur en chef du gouvernement, approuvés.

Plainte de la municipalité du township de Litchfield, P. Q., au sujet de certains empiétements du chemin de fer de jonction de Pontiac au Pacifique sur un chemin public dans ce township.—Approuvé un compromis entre les parties pour le règlement du différend.

Moyen de protection au passage du chemin de fer Grand-Tronc sur le chemin Essa, à Allansdale.—Ordonné qu'on y établisse une barrière et un gardien.

Passage à niveau du chemin de fer de la Compagnie de Développement de l'Est sur le chemin de fer du Cap-Breton, à Grantmyse-Creek.—Approuvé le passage de ce chemin en dessous de celui du Cap-Breton.

Embranchement du chemin de fer Canada-Atlantique allant au bassin du canal, à Ottawa.—Question pendante.

Tracé du chemin de fer d'Ottawa et de la vallée de la Gatineau, le long du grand chemin dans le township de Wakefield.—Approuvé.

Embranchement du chemin de fer Erié et Huron allant aux jetées de l'Etat, à Rondeau-Harbour.—Approbation révoquée.

Passage à niveau du chemin de fer Intercolonial sur le grand chemin, près de la station de Belmont.—Non approuvé.

Voie d'évitement de la Compagnie de la ligne du Bras-d'Or, près d'Halifax, se raccordant avec le chemin de fer Intercolonial.—Non approuvée.

Passage du grand chemin au-dessus du niveau du chemin de fer du Cap-Breton à Sydney.—Non approuvé.

Passage à niveau du tramway de Winnipeg sur le chemin du Pacifique du Nord et du Manitoba, dans la ville de Winnipeg.—Approuvé.

Raccordement du chemin de fer Central de Sainte-Catherine et Niagara avec le chemin de fer Grand-Tronc, et droit de circulation pour la Compagnie du chemin de fer Central de Sainte-Catherine et Niagara, à la ville de Niagara-Falls.—Question pendante.

Tracé du chemin de fer du lac Erié, d'Essex et de la rivière Détroit le long de la rue Stewart dans le village de Kingsville.—Approuvé.

Embranchement du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest, à partir du lot 31, paroisse de Westbourne, jusqu'à la section 26, township 14, rang 9.—Approuvé.

Embranchement du chemin de fer du lac Erié, d'Essex et de la rivière Détroit, dans la 8e concession, township de Colchester-Nord.—Approuvé.

Expropriation des propriétaires de terrains sur le devant de la ville de Toronto par la Compagnie de chemin de fer Ontario et Québec, pour les besoins du chemin de fer.—Question pendante.

Moyens de protection aux points d'intersection des chemins de fer Grand-Tronc et Canadien du Pacifique, et des rues Queen-West, Bloor, Dufferin et Bathurst, des avenues Brock, Pope, Logan et Jones', et d'Avenue-road, dans la ville de Toronto.—On devra établir des barrières et des gardiens.

Changement du tracé de l'embranchement de la Don du chemin de fer Ontario et Québec dans la ville de Toronto.—Le plan du changement proposé est approuvé.

Passage à niveau du chemin de fer Canadien du Pacifique sur l'embranchement Morris et Brandon du chemin de fer du Nord du Pacifique et du Manitoba.—Approuvé.

Passages à niveau de l'embranchement de la Don du chemin de fer Ontario et Québec, sur certaines rues de Toronto.—Question pendante.

Passage à niveau du chemin de fer Ontario et Québec sur une ligne de tramway de Toronto.—Approuvé.

Moyen de protection aux passages des chemins de fer Grand-Tronc et Canadien du Pacifique sur les rues Market, King et Belvidere, dans la ville de Sherbrooke.—Question pendante.

Moyen de protection au passage de l'avenue Victoria dans la ville d'Hamilton sur le chemin de fer du Grand-Tronc.—On a ordonné l'établissement d'une barrière et d'un gardien.

Nouveau tracé du chemin de fer Grand-Tronc à Georgetown, comté de Halton.—Approuvé.

Passage à niveau du chemin de fer Intercolonial sur le grand chemin à Westville, N.-E.—Approuvé.

Passage à niveau du chemin de fer du comté de Drummond sur le chemin de fer Grand-Oriental, près de la ville de Nicolet.—Question pendante.

Moyen de protection au passage à niveau du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest (C.C.P.) sur la rue Main dans la ville de Magog.—Question pendante.

Raccordement du chemin de fer Central de Sainte-Catherine et Niagara avec le chemin de fer Grand-Tronc, à Sainte-Catherine.—Approuvé.

Passage à niveau du chemin de fer Intercolonial sur le grand chemin à la station de Glengarry.—Approuvé.

Moyen de protection aux intersections des chemins de fer Grand-Tronc et Canadien du Pacifique et de la rue Keele-nord, dans la ville de West-Toronto-Junction.—Question pendante.

Moyen de protection aux intersections des chemins de fer Grand-Tronc et Canadien du Pacifique, du chemin de Weston et de l'avenue Sainte-Claire, dans la ville de West-Toronto-Junction.—Question pendante.

Moyen de protection à l'intersection du chemin de fer Grand-Tronc et de la rue Wonham, dans la ville d'Ingersoll.—Question pendante.

Moyen de protection aux passages à niveau du chemin de fer Intercolonial sur Gilbert's Lane, City Road, Market Square et la rue Brussells, dans la ville de Saint-Jean, N.-B. Il devra être placé un gardien à Gilbert's Lane. Aux autres endroits nommés on continuera les mêmes précautions qu'aujourd'hui contre les accidents.

Moyen de protection au passage à niveau du chemin de la Compagnie du Nouveau-Brunswick, sur les rues Gilbert et Acadia, dans la ville de Saint-Jean, N.-B.—Question pendante.

Passage à niveau du chemin de fer de ceinture de Toronto sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, dans la ville de Toronto.—Question pendante.

Raccordement entre le chemin de fer Intercolonial et le chemin de fer de la Compagnie de Fer et de Houille de New-Glasgow.—Approuvé.

Pont de grand chemin par-dessus les voies de chemins de fer et la rivière Don, à la rencontre des rues King et Queen, à Toronto.—Question pendante.

Moyen de protection aux passages à niveau du chemin de fer Grand-Tronc sur les avenues Royce, Jamieson et Greenwood, et les rues Yonge et Church; et du chemin de fer Canadien du Pacifique sur les avenues Royce et Jamieson, le chemin Davenport, et les rues York, Yonge et Church, dans la ville de Toronto.—Question pendante.

CANAUX.

Les canaux canadiens sous le contrôle de l'Etat, se rattachant aux lacs et rivières navigables, sont les suivants :—

1. Ceux du fleuve Saint-Laurent et des lacs;
2. Ceux de la rivière des Outaouais;
3. Ceux de la rivière Rideau, entre Ottawa et Kingston;
4. Ceux de la Trent;
5. Ceux du Richelieu, entre le Saint-Laurent et le lac Champlain;
6. Le canal Saint-Pierre, lac Bras-d'Or, Nouvelle-Ecosse.

La perception du revenu provenant des canaux ci-devant du ressort du département du revenu de l'intérieur, ressortit aujourd'hui au département des chemins de fer et canaux en vertu de l'arrêté du conseil du 4 juin 1889, passé sous l'autorité de l'acte 52 Vict, ch. 19. On trouvera aux annexes, page 164 et suivantes, les détails relatifs à ce service.

Le tableau suivant fait voir le revenu des différents canaux, les loyers des chutes d'eau, etc., pendant l'exercice clos le 30 juin 1889.

Nom du canal.	Péages.	Droits de quai et d'emmagasinage.	Amendes et dommages.	Autres recettes.	Loyers de chutes d'eau.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Welland	215,792 52	.....	4,346 89	20 48	6,136 21	226,296 10
Saint-Laurent	55,973 62	5,293 93	140 00	9,196 86	24,402 11	95,006 52
Chambly	17,669 43	.....	33 00	.....	145 00	17,847 43
Ottawa	53,067 92	8 00	18 00	.....	25 00	53,118 92
Rideau	6,631 34	119 90	5 00	25 68	621 05	7,402 97
Vallé de la Trent	591 67	.....	.....	.....	.....	591 67
Saint-Pierre	2,453 25	.....	.....	.....	.....	2,453 25
Murray *	238 21	.....	.....	.....	.....	238 21
	352,417 96	5,421 83	4,542 89	9,243 02	31,329 37	402,955 07

* Les péages pour le canal Murray sont pour les mois de mai et juin 1890 seulement.

LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Le fleuve Saint-Laurent, avec la série de canaux établis sur son cours en amont de Montréal, et les lacs Ontario, Erié, Sainte-Claire, Huron et Supérieur, avec les canaux qui les relient, forment un service de navigation qui s'étend du détroit de Belle-Ile à Port-Arthur, à la tête du lac Supérieur, sur une distance de 2,260 milles terrestres. La distance jusqu'à Duluth est de 2,384 milles. (On trouvera à l'annexe n° 14, p. 123, un tableau indicateur des distances intermédiaires.)

La différence de niveau entre le lac Supérieur et l'endroit du Saint-Laurent, près de Trois-Rivières, où la marée cesse de se faire sentir, est d'environ 600 pieds.

Les canaux canadiens, construits entre Montréal et le lac Erié, sont ceux de Lachine, Beauharnois, Cornwall, de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat, des Galops et Welland. Leur longueur collective est de 70½ milles ; la chute totale directement rachetée par des écluses, est de 533¼ pieds ; et le nombre des écluses est de 53.

La communication entre les lacs Huron et Supérieur se fait au moyen du canal du Sault Sainte-Marie, situé sur le côté américain du chenal.

Ce canal a un peu plus d'un mille de long et une écluse dont les dimensions sont comme suit :—Longueur, 515 pieds, largeur, 80, avec 18 pieds d'eau sur les seuils. La différence du niveau racheté par cette écluse est d'environ 18 pieds. Ce canal permet la navigation entre les deux lacs aux navires d'un tirant de 16 pieds d'eau.*

Le gouvernement fédéral a pris des mesures pour construire, sur le côté canadien, une écluse et un canal dont on trouvera une description aux pages 86 et 162 du présent rapport.

En 1871, il fut décidé d'agrandir les canaux du Saint-Laurent et de leur donner une profondeur uniforme de 12 pieds. Plus tard, cependant, on décida d'augmenter cette profondeur afin d'y laisser passer les bateaux d'un tirant de 14 pieds d'eau. En conséquence, dans l'exécution du plan d'agrandissement, tout en établissant un chenal pour les navires tirant 12 pieds d'eau seulement, on a donné à toutes les constructions, permanentes, aux écluses, aux ponts, etc., des proportions à admettre ceux d'un

---

* Daprès le rapport du chef des ingénieurs de l'armée des E.-U., daté le 30 septembre 1889 et couvrant l'exercice clos le 30 juin 1889, une écluse beaucoup plus grande est en cours de construction sur l'emplacement que les deux vieilles écluses occupaient en 1855, et on est à creuser le canal en conséquence. Les dimensions de cette nouvelle écluse seraient : 800 pieds de long, 100 pieds de large, avec 21 pieds d'eau sur les seuils, avec ascension de 18 pieds environ en un seul changement de niveau. Le prix de l'écluse et de l'approfondissement du canal est estimé à $4,738,865. Au mois d'août 1886 le Congrès a voté un crédit de $250,000, et un autre crédit de $1,000,000 au mois d'août 1888, tandis que le montant recommandé pour l'exercice qui finira le 30 juin 1891 est fixé à $1,256,000. Au 30 juin 1889, la somme totale dépensée était de $250,331.52.

Le même rapport et ses annexes constate que pendant l'exercice clos le 30 juin 1889, le canal a été fermé le 2 décembre 1888 et rouvert le 15 avril 1889, soit ouvert durant 232 jours ; qu'il y est passé 8,832 navires portant 6,932,203 tonneaux de fret, ce qui accuse une augmentation de 1,351,034 tonneaux sur l'année précédente, et 26,428 passagers, le nombre des éclusages étant de 4,390. Le nombre total des navires enregistrés qui ont fréquenté le canal dans le cours de la saison est de 522. Les frais nets de l'exploitation du canal pendant l'exercice 1888-89 ont été de $30,625.45.

Simultanément avec l'agrandissement de ce canal, on a entrepris et on est à exécuter des travaux d'amélioration dans le chenal de la rivière connue sous le nom de chenal du lac Hay, en aval des chutes. On se propose de faire un chenal de 300 pieds de largeur et 20 de profondeur. La nouvelle voie abandonnera le chenal navigable actuel de la rivière à un endroit (Rapides de Sugar-Island) situé à environ 2½ milles en aval du canal, passera dans le lac Hay, et par la voie de Middle-Neebish, se raccordera au chenal actuel, au pied de Sugar Island, ce qui gagnera une distance de 11 milles et donnera une voie qui pourra être éclairée de façon à être navigable la nuit, avantage que ne pourrait pas offrir le chenal d'aujourd'hui sans l'emploi d'un grand nombre de feux. Le rapport des ingénieurs déjà cité estime à $2.659,115 le coût probable de cette entreprise. Au 30 juin 1889 il avait été dépensé $497,768.48.

jaugeage de 14 pieds : les écluses ont 270 pieds de long entre les portes, 45 pieds de large et un tirant de 14 pieds d'eau sur les seuils.

Comme le public prend un vif intérêt à l'agrandissement des canaux du Saint-Laurent, nous donnons ici un bref résumé des matières qui sont traitées plus au long dans les annexes, sous leurs différents titres. Ce résumé, qui fait voir les travaux d'agrandissement exécutés jusqu'ici et ceux qui restent à faire, peut avoir son utilité :—

Canal Lachine.—Ce canal est terminé pour une navigation de 11 pieds, avec écluses, ponts et ponceaux adaptés à une navigation de 14 pieds. Les travaux restant à exécuter consistent à approfondir davantage de deux pieds le prisme du canal sur une distance d'environ 6 milles sur les 8½ milles qui forment le canal. La moitié à peu près de ce creusage devra être faite dans la roche. Il n'a pas été exécuté de travaux de creusage sur ce canal durant le dernier exercice.

Canal Beauharnois.—On n'a pas encore commencé les travaux d'agrandissement de ce canal, mais on a fait pendant les deux dernières années des levés très soignés des lieux tant sur la rive nord de la rivière que dans le voisinage du canal qui existe aujourd'hui sur la rive sud. On en est conséquemment arrivé à des tracés précis, et assez de renseignements ont été obtenus pour permettre de prendre une décision.

Canal Cornwall.—Sur les six nouvelles écluses nécessaires, deux ont été construites à l'extrémité d'aval, et elles sont de service ; les quatre autres sont données à l'entreprise, ainsi que l'agrandissement et l'approfondissement de tout le canal pour une navigation de quatorze pieds.

Canaux Williamsburgh :—

Pointe-Farran. — Aucuns travaux exécutés ici. Le canal a trois quarts de mille de long, avec une écluse, et sa profondeur navigable est de 9 pieds.

Rapide Plat.—Une nouvelle écluse est terminée et en usage ; il en reste encore une à faire. Cette écluse et ce qui reste à faire de creusage ont été donnés à l'entreprise.

Canal des Galops.—Les abords de l'entrée d'amont ont été améliorés ; une écluse de prise d'eau et une écluse d'ascension partant du fleuve en aval des rapides jusqu'à un point qui relie l'entrée d'amont au chenal en eau profonde, ainsi que l'approfondissement du canal, sont en cours de construction à l'entreprise.

Canal Welland.—Tous les travaux, y compris ceux du creusage, sont maintenant terminés, et le canal est suffisamment profond pour admettre les navires tirant 14 pieds.

Indépendamment de ce qui précède, le chenal même du fleuve Saint-Laurent oppose à une navigation de quatorze pieds des obstacles qu'il est nécessaire de faire disparaître. Des travaux entrepris à cette fin sont très avancés dans la partie la plus difficile et la moins profonde du fleuve, les rapides des Galops, et dans lesquels un chenal qui donne un passage sûr aux navires tirant quatorze pieds est terminé. De Cornwall en descendant par le lac Saint-François, il existe déjà un chenal d'une profondeur suffisante pour une navigation de 14 pieds ; si la chose devenait nécessaire, il serait possible de l'améliorer à peu de frais sur quelques points, pourvu que le nouveau canal fût construit sur la rive nord, en continuation du chenal nord et direct qui existe aujourd'hui dans le lac.

CANAL LACHINE.

	Ancienne ligne.	Nouvelle ligne.
Longueur du canal.....	8½ milles statutaires.	8½ milles statutaires.
Nombre d'écluses.....	5	5
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 45 pieds.	270 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses....	45 pieds.	45 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils. à 2 écluses.	16 "	18 "
Hauteur de l'eau sur les seuils. à 3 écluses.	9 "	14 "
Largeur moyenne du canal neuf.....		150 "

La profondeur du prisme du canal, entre les écluses, est adaptée aux navires tirant 12 pieds d'eau.

Le canal consiste aujourd'hui en un chenal avec deux séries d'écluses, les vieilles et les grandes. Il y a deux entrées à chaque bout.

Le nouveau canal ayant été prolongé sur une certaine distance en amont de l'ancien canal, l'ascension totale a été portée de 44¾ pieds à 45.

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'au village de Lachine,et permet aux navires d'éviter les rapides Saint-Louis, la première série de rapides sérieux qui empêchent de remonter le Saint-Laurent, à une distance de 986 milles du détroit de Belle-Isle.

Le dernier plan d'agrandissement du canal Lachine et des autres canaux du Saint-Laurent comportait un tirant d'eau de 14 pieds d'un bout à l'autre; on s'est borné pour le moment à donner au canal proprement dit une profondeur navigable de 12 pieds, et en conséquence, sur les biefs suivants, c'est-à-dire entre Lachine et la Côte Saint-Paul, la Côte Saint-Paul et Saint-Gabriel, Saint-Gabriel et le bassin Wellington, le chenal a été rendu navigable pour les bateaux d'un tirant de 12 pieds seulement. Tous les ouvrages permanents, tels que les écluses, les ponts, les murs latéraux et les ponceaux, ont été construits pour admettre un tirant de 14 pieds d'eau. Sur le lac Saint-Louis et jusqu'à Lachine—distance d'une quinzaine de milles—le canal actuel, qui est large et profond, pourrait être utilisé sur un espace d'environ 11 milles. Sur les quatres milles d'aval, cependant, il aurait besoin d'être approfondi et élargi à certains endroits.

Le canal a été fermé le 2 novembre 1889 et rouvert le 3 avril 1890.

Il n'est arrivé ni accidents ni délais durant l'année, et l'eau a été maintenue à une bonne hauteur tant pour la navigation que pour les besoins des fabriques.

En mai 1890 on a adopté sur le canal l'éclairage électrique de Thompson et Houston, au lieu du système incandescent employé auparavant.

On a fait des examens en vue des travaux de drainage dont il est question du côté nord du canal.

Le rapport de l'ingénieur-surintendant donne le détail des opérations et des nouveaux ouvrages exécutés, et fait voir la condition générale du canal. (Annexe 5, p. 90.)

CANAL BEAUHARNOIS.

Longueur du canal	11¼ milles statutaires.
Nombre d'écluses	9
Dimensions des écluses	200 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses	82½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au plafond	80 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	120 "

Ce canal commence sur la rive du Saint-Laurent, à 15¼ milles de la tête du canal Lachine. Il relie les lacs Saint-Louis et Saint-François, et tourne les trois rapides connus sous les noms des Cascades, des Cèdres et du Coteau.

Le canal a été fermé le 30 novembre 1889 et rouvert le 17 avril 1890.

Pas d'accidents ni d'interruption.

Rien n'a été fait pour l'agrandissement de ce canal.

On trouvera le détail des réparations faites à l'annexe 5, p. 91.

CANAL CORNWALL.

Longueur du canal	11½ milles statutaires.
Nombre d'écluses	6
Dimensions des écluses (quatre)	200 x 45 pieds.
Dimensions des deux écluses d'aval	270 x 45 pieds.
Chute totale des écluses	48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Hauteur de l'eau aux deux écluses d'aval	14 "
Largeur du canal au plafond (excepté à deux ponceaux)*	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	150 "

Depuis la tête du canal Beauharnois jusqu'au canal Cornwall il y a un intervalle navigable de 32¾ milles sur le lac Saint-François.

Le canal Cornwall évite les rapides du Long-Sault.

Ce canal a été fermé le 11 décembre 1889 et rouvert le 21 avril 1890.

Une fuite d'eau déclarée à l'écluse 20 a causé une suspension de la navigation pendant 2 heures. A cette exception près, la saison a passé sans accident. (*Voir* annexe 7, p. 105).

---

* NOTE.—Bien que la largeur du plafond soit de 100 pieds, comme il est dit, on doit remarquer qu'à l'exception des parties du canal qui ont été agrandies, cette largeur est celle du plafond du vieux canal, où ne devait passer que des navires de 9 pieds de tirant, et que la continuation des talus jusqu'à une profondeur de 15½ pieds au-dessous du niveau de l'eau, pour admettre la circulation de navires de 14 pieds de tirant, rétrécirait le plafond à une largeur de 86 pieds.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Les deux écluses de la nouvelle entrée d'aval (qui remplacent les trois de l'ancien canal) ont été terminées en 1882. Leurs dimensions sont celles que comporte le plan d'agrandissement général: longueur, 270 pieds; largeur, 45; profondeur d'eau, 14. Le bassin, entre ces deux écluses, a 825 pieds de long.

Les quatre écluses qu'il reste à faire sont tous en cours de construction, ainsi que les déservoirs et les ponts; on est aussi à approfondir et élargir le prisme du canal. Le canal projeté sera creusé à une profondeur suffisante pour laisser passer les bâtiments tirant 14 pieds d'eau.

Les travaux à l'extrémité d'amont du canal consistent dans l'élargissement et l'approfondissement du chenal, et la construction d'une écluse et d'un grand déversoir. Ces travaux et tous les autres sont décrits en détail dans une annexe du présent rapport. (*Voir* annexe 22, page 163, pour la section de l'ouest, et l'annexe 23, p. 33, pour la section de l'est.)

CANAUX WILLIAMSBURGH.

Les ouvrages de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat et des Galops, sont connus sous la désignation collective de canaux Williamsburgh.

Ces canaux ont été fermés le 9 décembre 1889, et rouverts le 22 avril 1890.

Ils ont été maintenus en bon état pendant toute la saison. On trouvera à la p. 107 des tableaux où l'on a indiqué la profondeur extrême de l'eau sur les seuils des écluses de ces canaux pour l'année 1889–90. (*Voir* annexe 8, page 106.)

CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

Longueur du canal	¾ de mille.
Nombre d'écluses	1
Dimensions de l'écluse	200 pieds x 45 pieds.
Chute totale de l'écluse	4 pieds.
Tirant sur les seuils, au niveau ordinaire de l'eau	9 "
Largeur du canal au plafond	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	90 "

De la tête du canal Cornwall au pied du canal de la Pointe-Farran, la distance sur le fleuve Saint-Laurent est de 5 milles. Ce dernier canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter le rapide de la Pointe-Farran. Les navires qui descendent peuvent suivre le rapide en toute sûreté.

On a commencé des levés hydrographiques, en vue de l'agrandissement du canal.

CANAL DU RAPIDE-PLAT.

Longueur du canal - - - - - - -	4 milles.
Nombre d'écluses - - - - - - -	2 "
Dimensions des écluses - - - - - - -	200 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses - - - - - -	11½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils - - - - -	9 "
Largeur du canal au plafond - - - - -	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau - -	90 "

De la tête du canal de la Pointe-Farran au pied du canal du Rapide-Plat, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 10½ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter, en montant, le Rapide-Plat, qu'ils peuvent descendre sans danger.

NOUVEAUX TRAVAUX.

On a commencé l'agrandissement de ce canal dans les proportions que comporte le plan général. Les travaux consistent à agrandir le chenal en amont et quelque peu en aval de l'écluse de prise d'eau actuelle à la tête du canal, et à construire une nouvelle écluse et une rigole d'alimentation en connexion avec l'ancienne. Le fond du chenal sur une distance de 1,000 pieds en aval et sur 700 pieds en amont, a été creusé à une profondeur navigable de 14 pieds. La nouvelle écluse est terminée, et les derniers travaux qui s'y rattachent sont aussi finis. On a adjugé à la fin du mois de décembre 1890 l'entreprise de l'agrandissement du reste du canal, y compris l'écluse à la sortie du canal. (*Voir* annexe 22, p. 164.)

CANAL DES GALOPS.

Longueur du canal - - - - - - -	7⅝ milles.
Nombre d'écluses - - - - - - -	3
Dimension des écluses - - - - - - -	200 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses - - - - - -	15¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils - - - - -	9 "
Largeur du canal au plafond - - - - -	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau - - -	90 "

De la tête du Rapide-Plat à Iroquois, au pied du canal des Galops, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 4½ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de la Pointe-aux-Iroquois, de la Pointe-Cardinal et des Galops.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Il reste à exécuter les travaux nécessaires pour prolonger la voie de navigation pour les navires de 14 pieds de tirant jusqu'en eau profonde en aval des rapides, construire une demi-écluse en cet endroit, et une écluse d'ascension à la rivière, et approfondir le canal. Ces travaux sont à l'entreprise.

OUVRAGES DU RAPIDE DES GALOPS.

Comme il est dit dans le rapport de l'année dernière, le rapide des Galops (7 milles en aval de Prescott), le moins profond des trois rapides évités par le canal des Galops, a été creusé dans l'intérêt de la navigation au moyen du minage sous-marin et du dragage.

Ces travaux, commencés en 1880 et terminés en 1889, consistent dans le creusage d'un chenal en ligne droite à travers les rapides, de 3,300 pieds de long, de 200 pieds de large et d'une profondeur suffisante pour permettre le passage, à l'eau basse, de bâtiments tirant 14 pieds d'eau. Ceci implique une profondeur de 17 pieds.

CANAL WELLAND.

LIGNE PRINCIPALE, DE PORT-DALHOUSIE, LAC ONTARIO, À PORT-COLBORNE, LAC ÉRIÉ.

Grâce aux travaux d'agrandissement, les navires tirant 14 pieds d'eau peuvent franchir le canal à toutes les phases du niveau de l'eau dans le lac Erié.

——	Ancienne ligne.	Ligne agrandie ou nouvelle.
Longueur du canal	27½ milles.	26¾ milles.
Portes auxiliaires (autrefois 3)		2
Nombre d'écluses { d'ascension	26	d'ascension 25
Nombre d'écluses { de prise d'eau	1	de prise d'eau 1
Dimensions	1 écluse 200 x 45 pds. 1 " 200 x 46 " 1 de partage 230 x 45 24 150 x 26½	270 pds x 45 pds.
Chute totale des écluses	326¾ pds.	326¾ pds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	10¼ "	14 "

BRAS DE LA RIVIÈRE WELLAND.

Longueur du canal—De la tranchée de Port-Robinson à la rivière Welland	2,622 pieds.
" Du canal à Welland à la rivière, *via*	
" l'écluse à l'aqueduc	300 "
" De la tranchée de Chippewa à la rivière Niagara	1,020 "
Nombre d'écluses—Une à l'aqueduc, une à Port-Robinson	2 "
Dimensions des écluses	150 x 62½ pieds.
Chute totale depuis le canal, à Welland, jusqu'à la rivière Welland	10 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 pds 10 pouces.

CANAL D'ALIMENTATION DE LA GRANDE-RIVIÈRE.

Longueur du canal	21 milles.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	1 de 150 x 26½ pieds. 1 de 200 x 45 "
Chute des écluses	7 à 8 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 pieds.

BRANCHE DE PORT-MAITLAND.

Longueur du canal	1¾ mille.
Nombre d'écluses	1
Dimensions des écluses	185 x 45 pieds.
Chute totale des écluses	7½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	11 "

Le canal Welland a une entrée sur le lac Ontario, à Port-Dalhousie, servant pour le nouveau canal et l'ancien ; deux sur le lac Erié, l'une pour la ligne principale, à Port-Colborne, et l'autre pour la rigole d'alimentation à Port-Maitland ; et une quatrième sur la rivière Niagara, dans la ville de Chippewa. La ligne agrandie va de Port-Dalhousie à Port-Colborne.

De Port-Dalhousie à Allanburg, 11¾ milles, il y a deux lignes distinctes, l'ancienne et la nouvelle, celle-ci étant de plus grande dimension que la première.

D'Allanburgh à Port-Colborne, distance de 15 milles, le canal n'a qu'une seule voie, l'ancien canal ayant été agrandi.

Le canal a été ouvert en 1883 pour les navires tirant 12 pieds d'eau, et en mai 1887 pour ceux d'un tirant de 14 pieds.

Le canal a été fermé à la navigation le 1er décembre 1889 et rouvert le 15 avril 1890.

Le 29 juillet 1889, le bateau à vapeur *Haskell* donnait dans la porte d'amont d'une autre écluse, et causait par là le déplacement et la destruction presque totale de trois de ses vantaux, ainsi que des dommages aux levées du canal et aux terres d'aval par la précipitation des eaux. L'accident a causé un délai de 38 heures.

La jetée de l'ouest à Port-Colborne, sérieusement avariée par la violente tempête du 9 janvier 1889, a été réparée.

Au mois d'octobre 1889, en conséquence de la persistance de puissants vents de l'ouest, le niveau de l'eau à l'écluse de Port-Colborne a été réduit à 2 pouces de moins que les 14 pieds d'eau voulus sur les seuils.

On a continué à protéger le chenal d'entrée à Port-Dalhousie contre les empiétements du sable au moyen de pilotis, et à enlever le sable accumulé dans le chenal.

On trouvera à la page 111, des tableaux où sont indiqués, pour chaque mois du dernier exercice et de l'exercice précédent, le maximum et le minimum de la profondeur de l'eau à la vieille et à la nouvelle écluse d'entrée à Port-Dalhousie ainsi qu'à Port-Colborne. On y verra qu'à la nouvelle écluse d'entrée à Port-Dalhousie, la

profondeur moyenne de l'eau était, au mois de juin 1889, époque des plus hautes eaux, de 16 pieds 6¼ pouces, et en juin 1890, de 18 pieds 4 pouces. A la nouvelle écluse d'entrée à Port-Colborne, au mois de juin 1889, la profondeur moyenne était de 15 pieds 5½ pouces, et en juin 1890 de 16 pieds 5½ pouces.

Le canal a été maintenu en bon état pendant toute la saison.

On trouvera dans l'annexe des détails sur les réparations faites. (*Voir* l'annexe 9, p. 109.)

MONTRÉAL, OTTAWA ET KINGSTON.

Cette ligne de navigation s'étend du port de Montréal au port de Kingston, en remontant le canal Lachine ainsi que les parties navigables du bas de la rivière Ottawa,—et les canaux de l'Ottawa jusqu'à la ville d'Ottawa, et de là par le canal Rideau jusqu'à Kingston, Ontario,—distance totale de 245⅝ milles.

Après avoir quitté le canal Lachine on rencontre les constructions suivantes, qui ont pour but de racheter les obstacles que rencontre la navigation par cette route :—

L'écluse Sainte-Anne ; Le canal Carillon ; do Grenville ; do Rideau.	Canaux de l'Ottawa.

La différence de niveau (non compris celui du canal Lachine) est de 509 pieds (345 pieds d'ascension et 164 de chute), et le nombre des écluses est de 55.

Le tableau suivant indique les distances intermédiaires depuis le port de Montréal :

Sections de la ligne de navigation.	Distances intermédiaires.	Distances totales de Montréal.
	Milles.	Milles.
Canal Lachine	8½	
Canal Lachine à l'écluse Sainte-Anne	15	23½
Ecluse Sainte-Anne et jetées	⅛	23⅝
De l'écluse Sainte-Anne au canal Carillon	27	50⅝
Canal Carillon	¾	51⅜
Du canal Carillon au canal Grenville	6¼	57⅝
Canal Grenville	¾	63⅜
Du canal Grenville à l'entrée de la navigation du Rideau	56	119⅜
Navigation du Rideau, aboutissant à Kingston	126¼	245⅝

ÉCLUSE SAINTE-ANNE.

	Ancienne écluse.	Nouvelle écluse.
Longueur du canal	⅛ mille.	⅛ mille.
Nombre d'écluses	1	1
Dimensions de l'écluse	190 x 45 pieds.	200 x 45 pieds.
Chute totale	3 pieds.	3 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	6 "	9 "

Cette écluse, avec jetées conductrices en amont et en aval, permet aux navires de franchir les rapides de Sainte-Anne entre l'île Perrot et la tête de l'île de Montréal, à la décharge de cette partie de la rivière Ottawa qui forme le lac des Deux-Montagnes, à 23½ milles du port de Montréal.

Fermée le 29 novembre 1889, cette écluse était rouverte le 24 avril 1890.

La navigation n'a pas été interrompue cette année.

On a tracé entre l'île Perrot et la Pointe-Claire, un nouveau chenal en eau profonde dont on se sert aujourd'hui au lieu de l'ancien.

L'ancienne écluse et la nouvellle sont toutes deux à la disposition du public. (Annexe 6, page 103.)

CANAL CARILLON.

Longueur du canal	¾ mille.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Chute totale	16 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	110 "

Ottaviensis

Ce canal permet aux n avires d'éviter les rapides Carillon.

Entre l'écluse Sainte-Anne et le canal Carillon, il y a une section navigable de 27 milles sur le lac des Deux-Montagnes et la rivière Ottawa.

Fermé le 30 novembre 1889, ce canal était rouvert le 26 avril 1890.

Le trafic n'a subi aucune interruption. (Annexe 1, p. 103.)

Par la construction du barrage Carillon, l'eau en cet endroit a été élevée de 9 pieds. En amont, sur une distance de près de 7 milles, jusqu'au pied du canal Grenville, le niveau de la rivière a été haussé, et la navigation continue jusqu'à ce canal.

CANAL GRENVILLE.

Longueur du canal	5¾ milles.
Nombre d'écluses	5
Dimension des écluses	200 x 45 pieds.
Chute totale	43¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	40 à 50 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau	50 à 80 "

Depuis la tête du canal Carillon jusqu'au pied du canal Grenville, le cours navigable est de 5½ milles.

Le canal est situé à 56 milles en aval de la ville d'Ottawa ; il rachète le rapide du Long-Sault.

Fermé le 30 novembre 1889, il a été rouvert le 26 avril 1890. (Annexe 6, p. 104.)

HAUT DE L'OTTAWA.

ÉCLUSES ET DIGUES DE LA CULBUTE.

Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Chute totale	18 à 20 "
Profondeur d'eau sur les seuils	6 pieds.
Longueur collective des digues	625 "

Depuis le canal Grenville jusqu'à la ville d'Ottawa, distance d'environ 56 milles, la rivière est navigable. En amont de la ville et sur un parcours de 107 milles, jusqu'à l'Islet ou la Culbute, la navigation continue est rendue impossible par les rapides de la Chaudière, des Chênes, des Chats, des Chenaux, du Portage-du-Fort et du Grand-Calumet.

Les constructions de la Culbute, à L'Islet, rachètent les rapides de la Culbute ou de L'Islet, sur le chenal nord de l'Outaouais.

Ce sont deux écluses et trois barrages en bois. Les barrages, en noyant les rapides, permettent de naviguer depuis la tête des écluses jusqu'aux Joachims, distance de 37 milles.

Une ligne navigable de 80 milles, avec une profondeur d'eau de 7 pieds au minimum, à l'époque des eaux les plus basses, a été établie entre Des Joachins et Bryson, ce qui fait un parcours de 117 milles en amont et en aval de la Culbute.

Vu que les écluses de ce canal qui ont été construites en bois sont aujourd'hui fort délabrées, et que pour rendre ces constructions permanemment efficaces il y aurait de grands frais à encourir, tandis que d'un autre côté le trafic est insignifiant, le chemin de fer ayant grandement réduit l'utilité de ce canal, il a été décidé d'abandonner l'idée de maintenir l'eau à une hauteur anormale, et un arrêté du conseil a été passé le 24 octobre 1889, décidant qu'on devra laisser la rivière reprendre son niveau naturel, lequel à l'exception de certaines saisons est suffisant pour la navigation.

CANAL RIDEAU.

La navigation du Rideau relie la rivière Otttawa, à Ottawa, avec l'extrémité est du lac Ontario, à Kingston.

Longueur navigable..... $126\frac{1}{4}$ milles.

Nombre d'écluses d'Ottawa à Kingston { 33 d'ascension. 14 de chute.

Différence totale des niveaux, $446\frac{1}{4}$. { $282\frac{1}{4}$ d'ascension et 164 de chute } durant les hautes eaux.

Dimensions des écluses..... 134 x 33 pds.

Hauteur de l'eau sur les seuils, 5 pieds ; profondeur navigable sur toute la longueur du canal.... .... $4\frac{1}{2}$ pieds.

Largeur du canal au fond..... { 60 " dans la terre. 54 " dans le roc.

Largeur du canal à la surface de l'eau..... 80 " dans la terre.

Le point culminant de la ligne se trouve au lac Rideau, en haut ; mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des nappes et cours d'eau qu'on y a amenés. Ci-dessous sont indiquées les sources d'alimentation.

A partir du point culminant, la route pour Ottawa passe par la rivière Rideau et pour Kingston par la rivière Cataraqoui. Pour maintenir le niveau nécessaire à la navigation, il faut recourir aux bassins dont la liste est donnée plus bas.

On peut les diviser en trois catégories :

1. Le bief culminant est alimenté par le lac Wolfe. 2. Les biefs de descente de l'est jusqu'à Ottawa sont alimentés par la rivière Tay, qui se jette dans le lac Rideau. 3. Les biefs de descente du sud-ouest, jusqu'à Kingston, sont alimentés par le lac à la Vase, lequel se jette dans le lac Opénacon.

Le lac Opénacon reçoit les eaux des lacs du Chevreuil et du Rocher.

Toutes ces eaux des biefs de descente du sud-ouest, grossies par celles du lac Loughboro', se jettent dans le lac aux Atocas, et forment à leur issue de Round-Tail, la rivière Cataraqoui. Au moyen de digues établies sur divers points, cette rivière a été rendue navigable jusqu'à Kingston.

La navigation a été fermée à Ottawa le 28 et aux Moulins de Kingston le 22 novembre 1889. Elle a recommencé à Ottawa le 25 et aux Moulins de Kingston le 2 mai 1890.

Sur les biefs descendant vers Ottawa, de même que sur ceux qui descendent à Kingston, l'eau s'est maintenue jusqu'à la fin de la navigation à la hauteur voulue.

La navigation n'a pas été interrompue de l'année.

On trouvera dans les annexes les détails des réparations et des autres travaux exécutés. (*Voir* l'annexe 11, p. 117.)

Pour l'indication des distances entre les stations, *voir* l'annexe 15, p. 124.

CANAL TAY.

Longueur du canal	6 milles.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	134 x 32 pieds.
Chute totale	26 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	5 pieds 6 pouces.
Longueur du barrage	200 pieds.
Largeur du canal au plafond	40 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau	40 pds dans le roc. 64 " l'argile.

Ce canal forme un bras du canal Rideau, reliant la baie de Beveridge, sur le lac Rideau, à la ville de Perth.

Un arrêté du conseil du 27 septembre 1890 a déclaré ce canal partie du canal Rideau.

Les travaux de construction et d'approfondissement qui restaient à faire ont été exécutés. Bien que le canal n'ait pas été formellement ouvert à la circulation, des steamers y ont circulé à leurs propres risques durant la saison. (Annexe 11, p. 119.)

RIVIÈRE RICHELIEU ET LE LAC CHAMPLAIN.

Cette ligne de navigation commence à Sorel, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, point qui se trouve à 46 milles en aval de Montréal; elle suit la rivière Richelieu, et par l'écluse Saint-Ours arrive au bassin de Chambly, où elle entre dans le canal Chambly, qu'elle suit jusqu'à Saint-Jean, pour suivre ensuite la rivière Richelieu jusqu'au lac Champlain. La longueur, depuis Sorel jusqu'à la frontière, est de 81 milles.

A Whitehall, l'extrémité sud du lac Champlain, la ligne pénètre dans le canal Champlain et se relie à la rivière Hudson, par laquelle on atteint directement la ville de New-York; sa longueur sur le territoire des Etats-Unis est de 330 milles.

Le tableau suivant donne les distances de Sorel à New-York :—

Sections de navigation.	Distances intermédiaires en milles.	Distances totales.
De Sorel à l'écluse Saint-Ours	14	14
De l'écluse Saint-Ours au canal Chambly	32	46
Canal Chambly	12	58
Du canal Chambly à la frontière	23	81
De la frontière au canal Champlain	111	192
Du canal Champlain à la jonction du canal Erié	66	258
De la jonction du canal Erié à Albany	7	265
D'Albany à New-York	146	411

ÉCLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

Longueur du canal	$\frac{1}{8}$	mille.
Nombre d'écluses	1	
Dimensions de l'écluse	200	pieds x 45.
Chute totale de l'écluse	5	"
Hauteur de l'eau sur les seuils	7	" à l'eau basse.
Longueur du barrage dans le chenal est	300	"
" " ouest	690	"

A Saint-Ours, qui est situé à quatorze milles de Sorel, la rivière Richelieu est divisée en deux chenaux par une petite île. L'écluse Saint-Ours est située sur le chenal est.

Il y a aussi une profondeur navigable de 7 pieds entre l'écluse Saint-Ours et le bassin de Chambly, distance de trente-deux milles.

L'écluse Saint-Ours a été fermée le 28 novembre 1889, et rouverte le 28 avril 1890.

Il n'y a eu aucun accident ni délais pendant l'année. (*Voir* l'annexe 5, p. 95.)

Cette écluse a été construite en 1849, et est en mauvais état depuis déjà quelques années. On a requis au mois d'octobre 1889 les travaux préliminaires de réparation, qui, pour ne pas nuire à la navigation, ne peuvent être exécutés qu'en hiver. L'inondation des travaux et la nature traîtresse du sol, ont cependant rendu impossible de commencer les travaux mêmes de réparation. On trouvera des détails aux annexes. (*Voir* annexe 5, p. 101.)

CANAL CHAMBLY.

Longueur du canal	12	milles.
Nombre d'écluses	9	

Dimensions des écluses :—

Ecluse de prise d'eau n° 1, à Saint-Jean	122 pieds	De $22\frac{1}{2}$ à 24 pds de large.
Ecluse d'ascension n° 2	124 "	
" 3, 4, 5, 6	118 "	
" 7, 8, 9, écluses accolées	125 "	
Ascension totale par les écluses	74 "	
Hauteur de l'eau sur les seuils	7 "	
Largeur du canal au fond	36 "	
Largeur du canal à la surface	60 "	

Le canal Chambly fait suite aux 32 milles où la navigation est libre entre l'écluse Saint-Ours et le bassin de Chambly,—celui-ci étant un réservoir naturel formé par l'expansion de la rivière Richelieu,—ce canal a été construit dans le but d'éviter les rapides entre Saint-Jean et Chambly.

Ce canal a été fermé le 28 novembre 1889 et rouvert le 1er mai 1890.

La navigation n'a subi ni accident ni délai.

On trouvera dans les annexes une description des différents travaux de réparations et d'améliorations exécutés pendant l'année. Ces travaux comprennent l'approfondissement et l'agrandissement du canal et du havre.

CANAL SAINT-PIERRE, CAP-BRETON.

La longueur du canal est d'environ 2,400 pieds.

Largeur du canal, à la surface de l'eau, 55 pieds.

Une écluse de marée (4 paires de portes).

Dimensions, 48 x 200 pieds.

Hauteur de l'eau sur les seuils, 18 pieds aux plus basses eaux.

Profondeur d'eau dans le canal, 19 pieds.

Montant et baissant maxima de la marée dans la baie Saint-Pierre, 4 pieds.

Ce canal relie la baie Saint-Pierre, sur la côte sud du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, aux lacs Bras-d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de long et débouche dans l'océan Atlantique,

Navigation fermée le 4 janvier 1890; rouverte le 13 avril.

Les ouvrages du canal sont en bon état, sauf l'ancien mur de soutènement sur le côté ouest du canal, qui est en mauvaise condition. (Annexe 15, p. 122.)

NAVIGATION DE LA RIVIÈRE TRENT.

La navigation de la Trent désigne une suite d'étendues d'eau qui actuellement ne peuvent être utilisées que pour la desserte du trafic local, car elles ne forment pas une ligne continue de navigation.

C'est une chaîne de lacs et de rivières s'étendant depuis Trenton, c'est-à-dire depuis l'embouchure de la Trent, sur la baie de Quinté, lac Ontario, jusqu'au lac Huron.

Il y a plusieurs années il a été projeté d'utiliser ces eaux pour en faire une voie de communication entre les lacs Huron et Ontario.

D'après le projet, cette communication devait se faire par la rivière Trent, le lac du Riz, la rivière Otonabee et les lacs Clair, Buckhorn, Chemong, aux Tourtes, de l'Esturgeon et Cameron, jusqu'au lac Balsam, point de partage des eaux, situé à environ 165 milles de Trenton. Partant de ce lac, elle devait être continuée par un canal et par la rivière Talbot jusqu'au lac Simcoe; de là, par la rivière Severn jusqu'à la baie Georgienne, lac Huron, une distance totale de 235 milles.

Commencée en 1837, l'exécution de ce projet a été ensuite abandonnée. Cependant, par certaines constructions, désignées plus bas, parties de ces eaux ont été rendues navigables et propres au flottage du bois. Un bras du cours d'eau principal, lequel se dirige vers le sud à partir du lac de l'Esturgeon, offre une communication avec la ville de Lindsay, et par le lac Scugog jusqu'à Port-Perry, distance de 190 milles depuis Trenton.

Le tableau suivant donne les longueurs des étendues navigables et de celles qui ne le sont pas.

	Navigable. Milles.	Innavigable. Milles.
De Trenton, baie de Quinté, aux rapides des Neuf-Milles.		9
Des rapides des Neuf-Milles à Percy-Landing.....	19½	
De Percy-Landing au barrage des chutes de Heeley....		14½
Du barrage des chutes de Heeley à Peterboro'.	51¾	
De Peterboro' à Lakefield.....		9½
De Lakefield à un point à travers le lac Balsam	61	
	132¼	32¾
Distance totale, baie de Quinté au lac Balsam.....		165
De la Pointe à l'Esturgeon, sur le lac à l'Esturgeon, 48¾ milles de Lakefield, la branche passe la ville de Lindsay à Port-Perry à la tête du lac Scugog.....		27½

Voici la liste des ouvrages :—

LIGNE-MÈRE, DE TRENTON AU LAC BALSAM.

Rapides de Chisholm.

	Distance en milles, de Trenton.
Les constructions comprennent un canal et une écluse, un barrage et un glissoir.....	15½

Percy-Landing.

Il y a ici une estacade d'arrêt pour les bois en grume, sous le contrôle du département des travaux publics.....	28½

Campbellford.

Estacades conductrices, sous le contrôle du département des travaux publics.....	34¾

Chutes du Milieu.

Les constructions sont deux barrages et deux glissoirs, sous le contrôle du département des travaux publics.....	37¾

Baie du Corbeau.

Estacade d'arrêt, sous le contrôle du département des travaux publics.....	38

Chutes de Heeley.

Un barrage et un glissoir, sous le contrôle du dépt. des travaux publics.....	42¾

Lakefield.

Un barrage et un quai.....	103½

Lac Katchawannoe.

Distance en milles, de Trenton.

Une estacade de 4 milles de longueur, qui sépare le chenal de la navigation de celui du flottage, (sous le contrôle du département des travaux publics)..... .....

Hastings, rapides de Crooks.

Les constructions se composent d'une écluse, d'un barrage et d'un glissoir, sous le contrôle du departement des travaux publics..... ..... 56½

Rapides de Whitlas.

En aval de Peterboro' il y a une écluse, un barrage et le canal. 92⅞

Peterboro'

Trois piliers et une estacade..... 94

Pointe de Young.

Une écluse (ouvrage provincial) et un barrage..... 108½

Burleigh.

Glissoirs, 2 barrages, 2 écluses (neuves)..... 118

Rapides de Lovesick.

Une écluse et un barrage..... 119½

Rapides de Buckhorn.

Il y a ici une digue importante qui sert à maintenir le niveau des eaux des lacs de l'ouest jusqu'à Bobcaygeon, y compris les lacs aux Tourtes, Buckhorn et Chemong. Une écluse et un glissoir (nouvelles constructions)..... 125

Bobcaygeon.

Il y a ici deux digues, une écluse, un canal et un glissoir. Les digues retiennent l'eau du bief jusqu'aux chutes de Fénelon et l'écluse de Lindsay..... 140¾

Chutes de Fénelon.

Un grand glissoir et des estacades, 2 écluses accolées (neuves). 154¾

Rosedale.

Une vieille écluse entretenue par le gouvernement d'Ontario, donnant accès du lac Cameron au lac Balsam..... 162¾

BRANCHE DU LAC À L'ESTURGEON AU LAC SCUGOG.

Lindsay.

L'ancienne écluse reconstruite par le gouvernement provincial d'Ontario en 1879. Elle a 134 x 33 pieds et 5 pieds d'eau sur les seuils..... 161¼

La navigation, grâce à cette construction, s'étend jusqu'à Port-Perry, lac Scugog..... 190

Dans les différents biefs l'eau a été maintenue à un bon niveau ; jusque vers la fin de la saison l'eau a mesuré de 5 pieds 6 pouces à 6 pieds sur les seuils.

Le tableau des éclusages sur les différents canaux accuse le passage de 3,133 navires durant la saison, tandis qu'en 1888-89 il avait été de 2,956.

Close le 23 novembre 1889, la navigation a été rouverte le 21 avril 1890.

Les nouvelles constructions destinées à améliorer la navigation de la Trent sont les suivantes: Canaux, avec écluses et ponts aux rapides Burleigh, aux rapides Buckhorn et aux chutes Fénelon, ainsi que des barrages à Lakefield et la Pointe de Young. Ces constructions, qui sont toutes terminées, ouvrent une voie de communication entre Lakefield, à 9½ milles de Peterboro', et le lac Balsam, soit un parcours d'environ 160 milles de navigation directe et latérale.

A Lakefield, 9½ milles de Peterboro', le nouveau barrage qui se trouve à la tête du rapide des Neuf-Milles de la rivière Otonabee et qui sert à maintenir la navigation du lac Katchiwannoe jusqu'à la Pointe de Young, a été terminé durant l'exercice 1886–87.

A la Pointe de Young, 5 milles de Lakefield, le nouveau barrage entre le lac Katchiwannoe et le lac Clair, règle le niveau de l'eau des lacs Clair et Stony jusqu'au pied du canal Burleigh. Il est bon de faire remarquer que cette écluse est sous le contrôle du gouvernement provincial.

Aux rapides Burleigh, 10 milles de la Pointe de Young, on est à construire un canal d'environ 2¼ milles de longueur, passant par les rapides Burleigh et Lovesick et reliant le lac Pierreux (*Stony*) à la baie de la Biche (*Deer*). Les travaux se composent de trois écluses de chute et de certains barrages.

Aux rapides Buckhorn, 7 milles des rapides Burleigh, un canal d'environ un quart de mille de longueur, ayant une écluse de chute, a été construit.

A Bobcaygeon, 15¾ milles des rapides Buckhorn, un nouveau barrage de 553 pieds de longueur, qui en remplace deux vieux, est aujourd'hui terminé ainsi qu'une cale sèche formée par le prolongement de deux piliers du barrage. Par ces travaux, le niveau de l'eau est réglé jusqu'aux chutes Fénelon.

Aux chutes Fénelon, à 15 milles de Bobcaygeon, un canal d'environ un tiers de mille de longueur, ayant deux écluses de chute et reliant le lac de l'Esturgeon au lac Cameron, a été construit en 1885. Le chenal en amont des chutes a été débarrassé des roches qui l'encombraient.

Dans toutes les constructions qui précèdent, les écluses ont les dimensions suivantes:—

Longueur	134 pieds.
Largeur	33 do
Hauteur d'eau sur les seuils	5 do

(Ann. 12, p. 120.)

CANAL MURRAY.

Longueur entre les extrémités des jetées de l'est et de l'ouest	$5\frac{1}{6}$ milles.
Largeur au plafond	80 pieds.
Profondeur à compter du plus bas niveau connu du lac	11 "
Pas d'écluses.	

Ce canal est pratiqué à travers l'isthme de Murray, et relie, vers l'ouest, la tête de la baie de Quinté au lac Ontario, ce qui permet aux navires d'éviter la navigation en plein lac.

Les travaux comprennent une tranchée de $4\frac{1}{4}$ milles de long, dans l'isthme, et aux deux extrémités, des accès creusés à la drague, ainsi que d'autres ouvrages, le tout occupant une longueur de $9\frac{1}{2}$ milles. Il n'y a pas d'écluses. Le canal est traversé par quatre ponts tournants.

De son terminus occidental, près le village de Brighton, dans le havre de la Presqu'île, à l'entrée du canal Welland, Port-Dalhousie, la distance est d'environ 120 milles.

Le canal a 80 pieds de largeur au plafond, et à l'eau basse sa profondeur est de $12\frac{1}{2}$ pieds.

La nouvelle entrée du havre de la Presqu'île, par le lac, a une largeur variant de 1,000 pieds en dehors du feu principal, à 200 pieds à l'entrée du chenal. Le maximum de profondeur à l'entrée est de 16 pieds dans les eaux basses.

Le canal a été ouvert à la circulation le 14 avril 1890. A la fin de l'exercice il y était passé 264 navires. (Annexe 14, p. 121; aussi annexe 23, p. 386.)

CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE.

Ce canal se construit sur le côté canadien de la rivière Sainte-Marie, entre les lacs Huron et Supérieur, à travers l'île de Sainte-Marie, sur le côté nord des rapides.

Lorsque la rivière est à son état normal, il y a une différence de 18 pieds dans les niveaux en amont et en aval de cette île. La distance à travers l'île est d'environ 3,500 pieds; le chenal d'abord en amont a 9,300 pieds, et le chenal d'aval 5,300 pieds de longueur; la longueur totale est donc de 18,100 pieds. Ces chenaux auront une largeur au fond de 250 pieds. La largeur du canal proprement dit sera au niveau d'eau basse de 152 pieds, et au plafond, de 145 pieds, et sa profondeur sera de 18 pieds au-dessous du plus bas niveau d'eau connu de cette partie de la rivière. La différence de niveau sera rachetée par une écluse de 600 pieds de long et de 85 pieds de large, ayant aux deux extrémités des portes auxiliaires donnant dans des directions opposées; les entrées auront 60 pieds de largeur et une profondeur de $16\frac{1}{4}$ pieds sur les seuils.

Un moteur hydraulique fera jouer ces portes, l'eau étant admise ou retirée par le radier de l'écluse.

Les travaux de l'écluse et du canal sont donnés à l'entreprise, et en voie d'exécution ; de même ceux du chenal aux deux extrémités.

Les contrats stipulent qu'ils devront être terminés au mois de mai 1892.

NAVIGATION DE LA TRENT.

Devant l'intérêt que le public porte au projet de relier les eaux de la baie de Quinté, lac Ontario, à celles de la baie Georgienne, lac Huron, le gouvernement a jugé que cette question devait être mise à l'étude ; en conséquence, le 8 octobre 1887 il passa un arrêté du conseil autorisant la nomination d'une commission chargée de faire un rapport sur l'à-propos d'étendre la navigation de la Trent. Cette commission a été nommée.

Le 17 décembre 1890, cette commission a fait un rapport qui comprend les résultats de ses études, et auquel sont jointes les transcriptions de nombreux témoignages entendus. Le projet demande, cependant, encore de nouvelles études.

J'ai l'honneur d'être,

De Votre Excellence, le très obéissant serviteur,

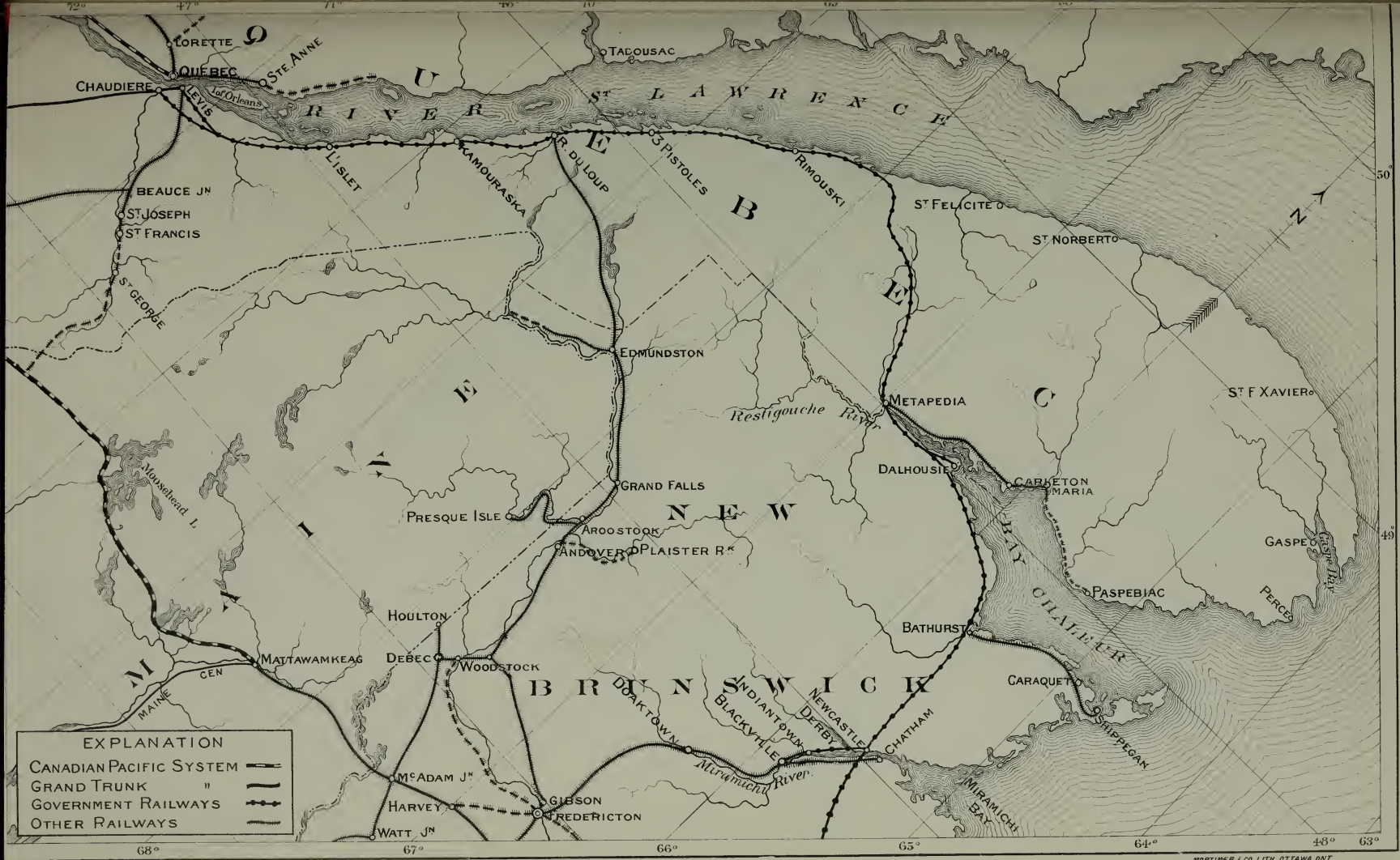
JOHN A. MACDONALD,

Ministre des chemins de fer et canaux.

31 décembre 1890.

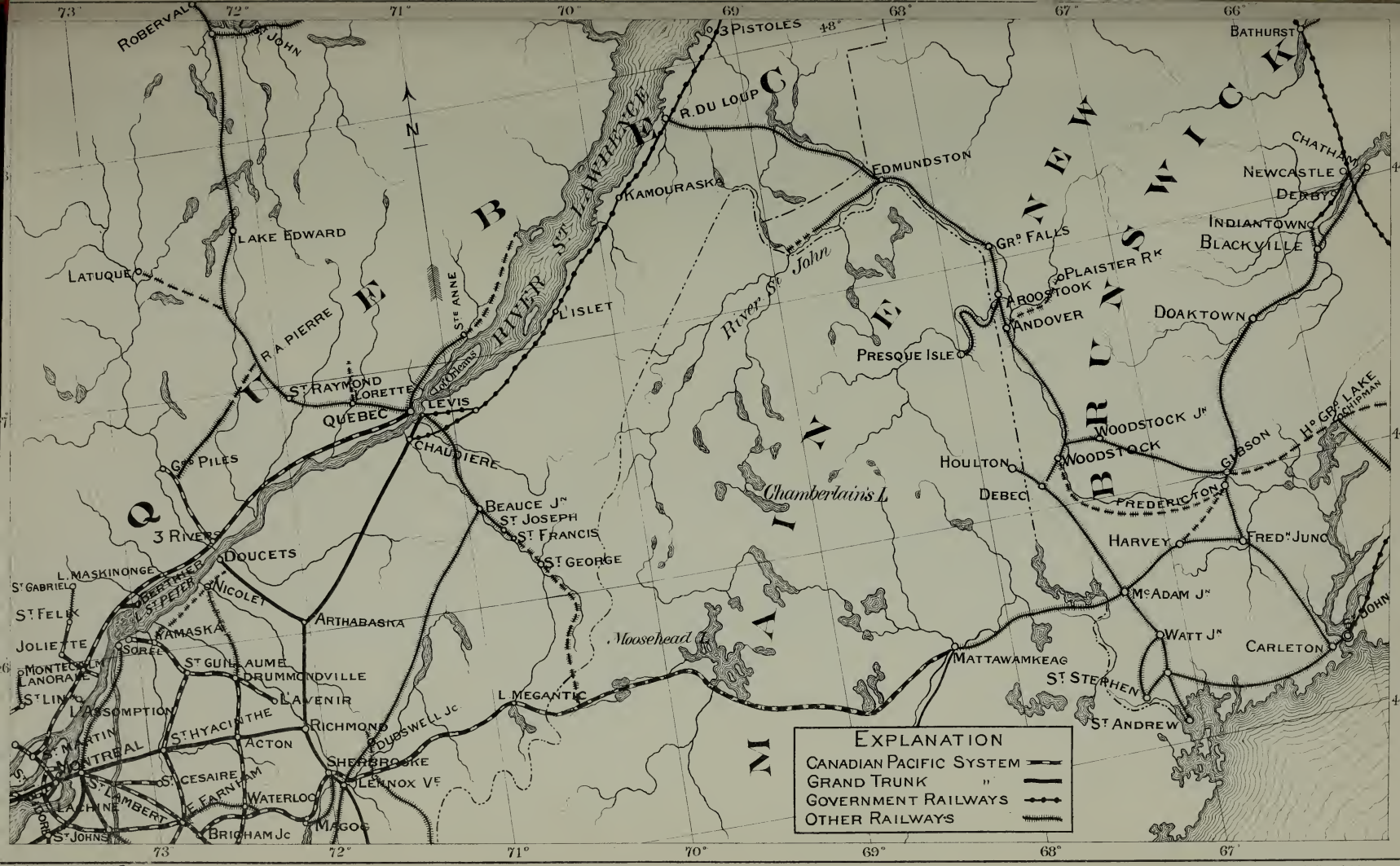
MORTIMER & CO LITH OTTAWA. ONT

MAINE
NEW BRUNSWICK
NOVA SCOTIA
PRINCE EDWARD ISLAND
CAPE BRETON Ip.
GULF OF St. LAWRENCE
MAGDALEN ISLANDS
BAY OF FUNDY
NORTHUMBERLAND STRAIT
ATLANTIC OCEAN
N
St. STEPHEN
St. ANDREW
WATT Jn
FREDn. Jn
GRAND L.
CHIPMAN
HAMPTON
NORTON
HAVELOCK
PETITCODIAC
SALISBURY
MONCTON
St. LOUIS
RICHIBUCTO
BUCTOUCHE
SHEDIAC
TIGNISH
CARLETON
St. JOHN
UPHAM
QUACO
ELGIN
HILLSBOROUGH
ALMA
HOPEWELL
SACKVILLE
C. TOURMENTINE
SUMMERSIDE
CHARLOTTETOWN
GEORGETOWN
SOURIS
Chignecto Bay
Amherst
SHIP CANAL
MACCAN
Sprg HILL
PUGWASH
PARRSBORO
OXFORD
WALLACE
JOGGINS
DIGBY
St. Mary B.
ANNAPOLIS
MIDDLETON
MARGARETVILLE
Minas Channel
Minas Basin
KENTVILLE
NICTAUX
YARMOUTH
TATMAGOUCHE
WINDSOR
NEWPORT
TRURO
PICTOU
STEWIACKE
NEW GLASGOW
BARRINGTON
SHELBURNE
LIVERPOOL
MAHONE BAY
LUNENBURG
HALIFAX
Halifax Harbour
ANTIGONISH
SHERBROOKE
GUYSBORO
Pt. MULCRAVE
Pt. HAWKESBURY
GUT OF CANSO
St. GEORGES BAY
Gd. NARROWS
NARROWS
OLD SYDNEY
SYDNEY
LOUISBURG
Sable
EXPLANATION
GOVERNMENT RAILWAYS
OTHER RAILWAYS
A U. ALMON DELT
MORTIMER & CO. LITH. OTTAWA, ONT



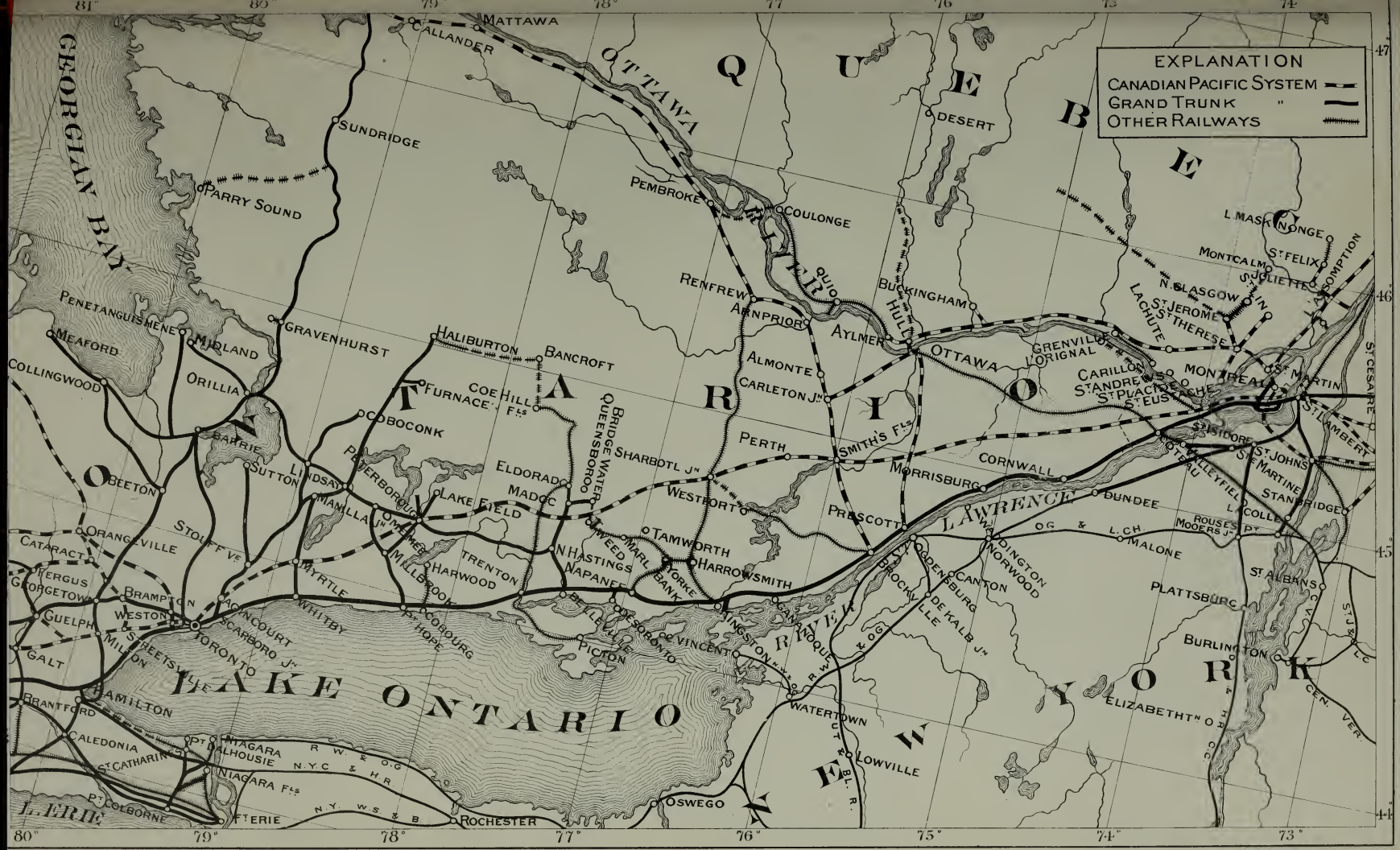
A. U. ALMON. DEL.

MORTIMER & CO LITH OTTAWA ONT.



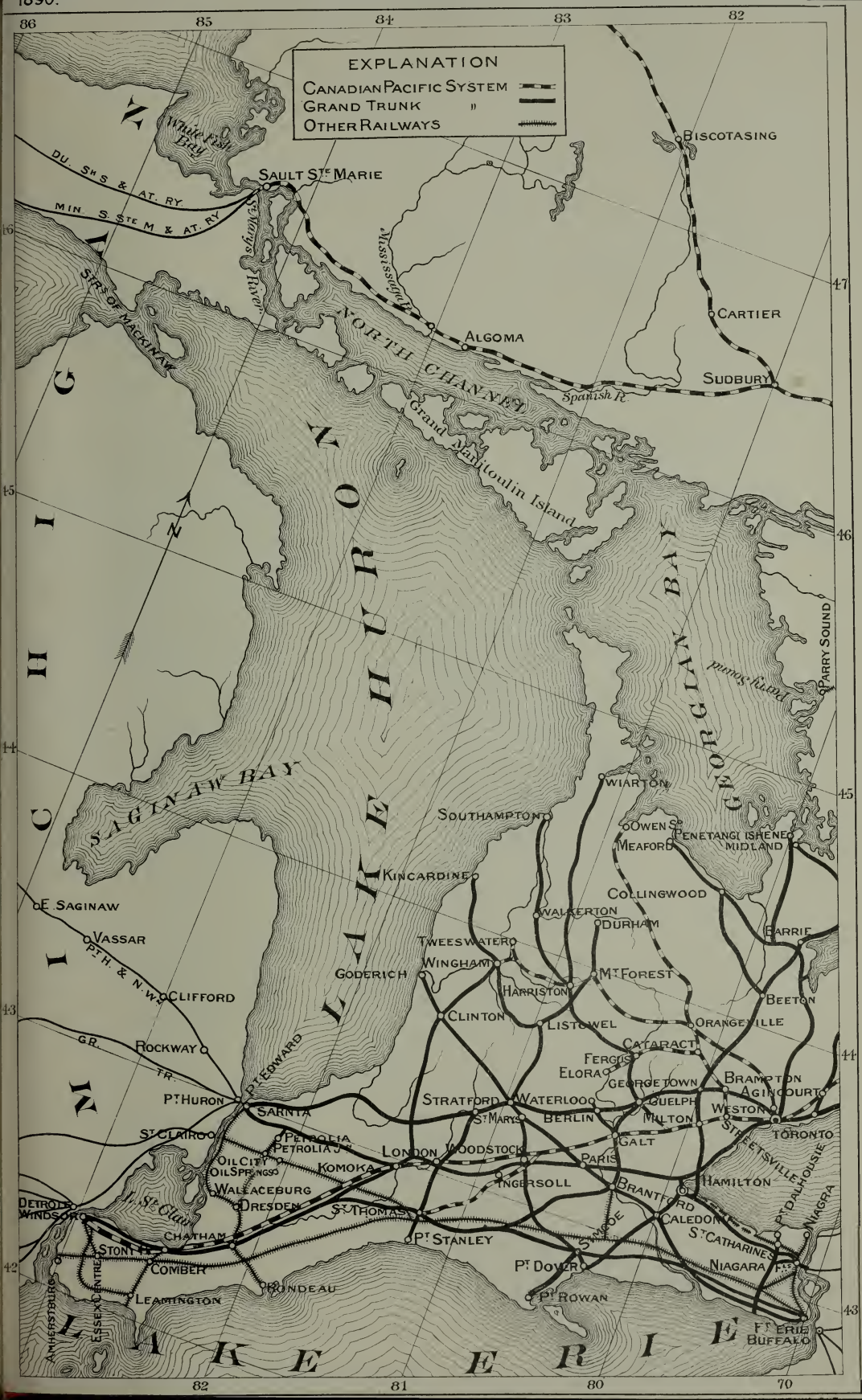
A. U. ALMON DEL.

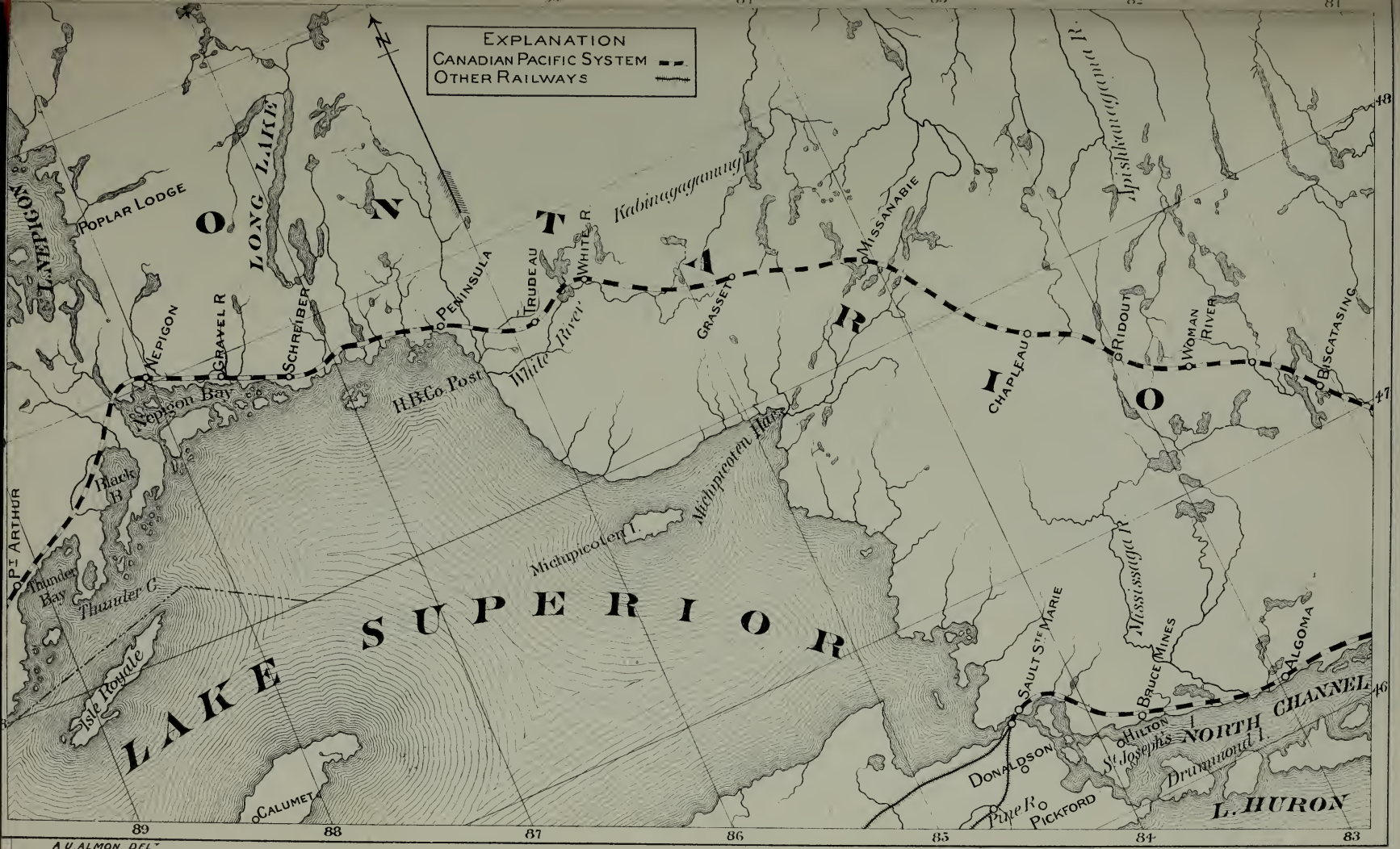
MORTIMER & CO LITH. OTTAWA ONT.



A. U. ALMON. DEL.T

MORTIMER & CO. LITH. OTTAWA ONT.


1890.
EXPLANATION
CANADIAN PACIFIC SYSTEM
GRAND TRUNK "
OTHER RAILWAYS
LAKE HURON
LAKE ERIE
MICHIGAN
GEORGIAN BAY
SAGINAW BAY
NORTH CHANNEL
Grand Manitoulin Island
Spanish R.
Mississaga R.
St. Marys River
White Fish Bay
DU. SH S & AT. RY.
MIN. S. STE M & AT. RY.
STRS OF MACKINAW
SAULT STE MARIE
BISCOTASING
CARTIER
SUDBURY
ALGOMA
PARRY SOUND
Parry Sound
WIARTON
SOUTHAMPTON
OWEN SD
MEAFORD
PENETANGI ISHENE
MIDLAND
KINCARDINE
COLLINGWOOD
WALKERTON
DURHAM
BARRIE
TWEESWATER
WINGHAM
GODERICH
MT FOREST
HARRISTON
BEETON
CLINTON
LISTOWEL
ORANGEVILLE
CATARACT
FERGUS
ELORA
GEORGETOWN
BRAMPTON
AGINCOURT
GUELPH
WESTON
MILTON
TORONTO
STRATFORD
WATERLOO
ST MARYS
BERLIN
GALT
STREETSVILLE
PARIS
HAMILTON
BRANTFORD
CALEDON
PT DALHOUSIE
NIAGRA
ST CATHARINES
NIAGARA FLS
SIMCOE
PT DOVER
PT ROWAN
FT ERIE
BUFFALO
E. SAGINAW
VASSAR
PT H. & N. W.
CLIFFORD
GR. TR.
ROCKWAY
PT EDWARD
PT HURON
SARNIA
ST CLAIR
PETROLIA
PETROLIA JCT
OIL CITY
OIL SPRINGS
KOMOKA
LONDON
WOODSTOCK
INGERSOLL
WALLACEBURG
DRESDEN
ST THOMAS
DETROIT
WINDSOR
L. St. Clair
CHATHAM
STONY PT
COMBER
PT STANLEY
RONDEAU
LEAMINGTON
AMHERSTBURG
ESSEX CENTRE
86
85
84
83
82
81
80
70
47
46
45
44
43
42

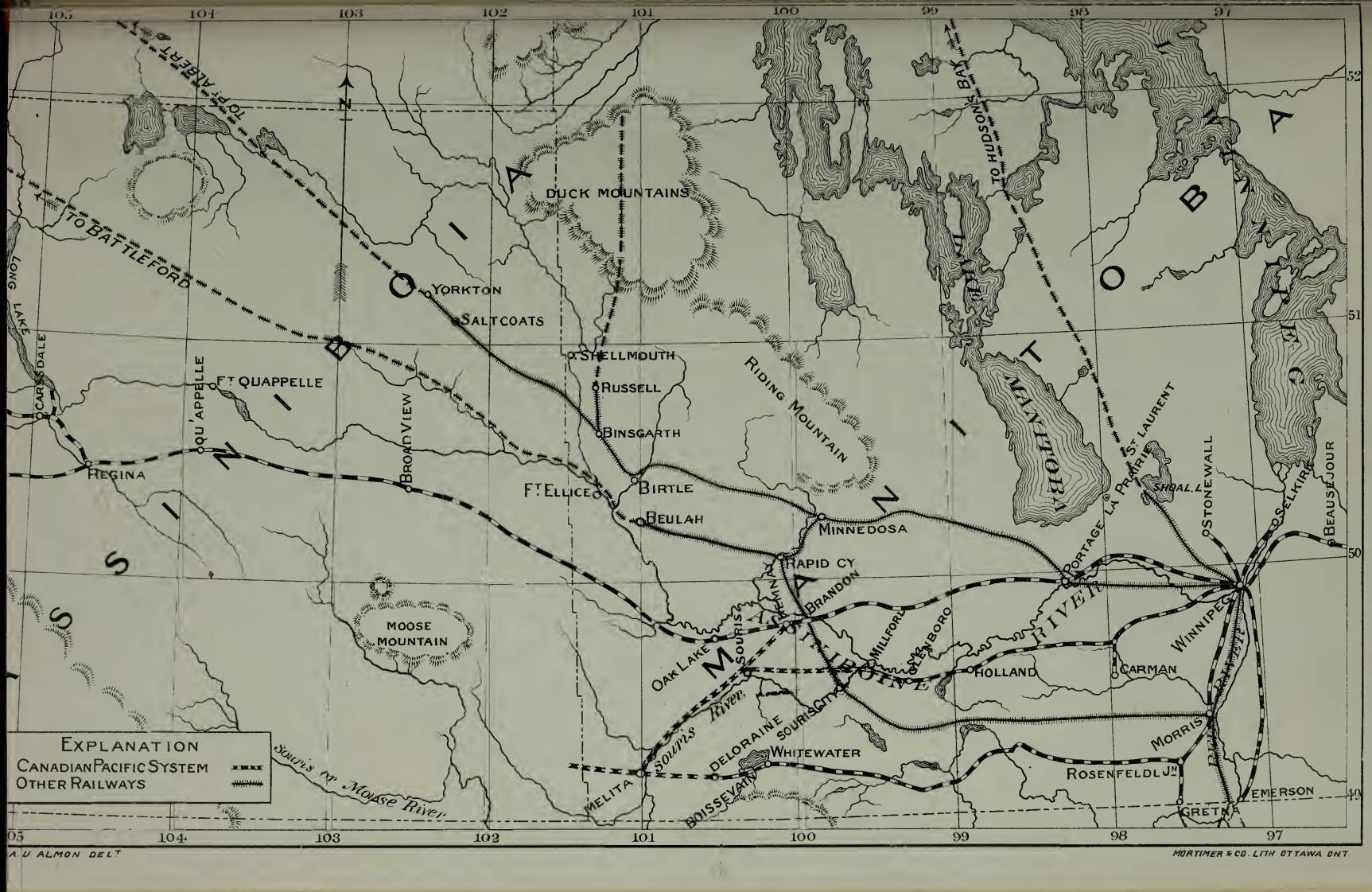


A. U. ALMON. DEL.

MORTIMER & CO. LITH OTTAWA, ONT.

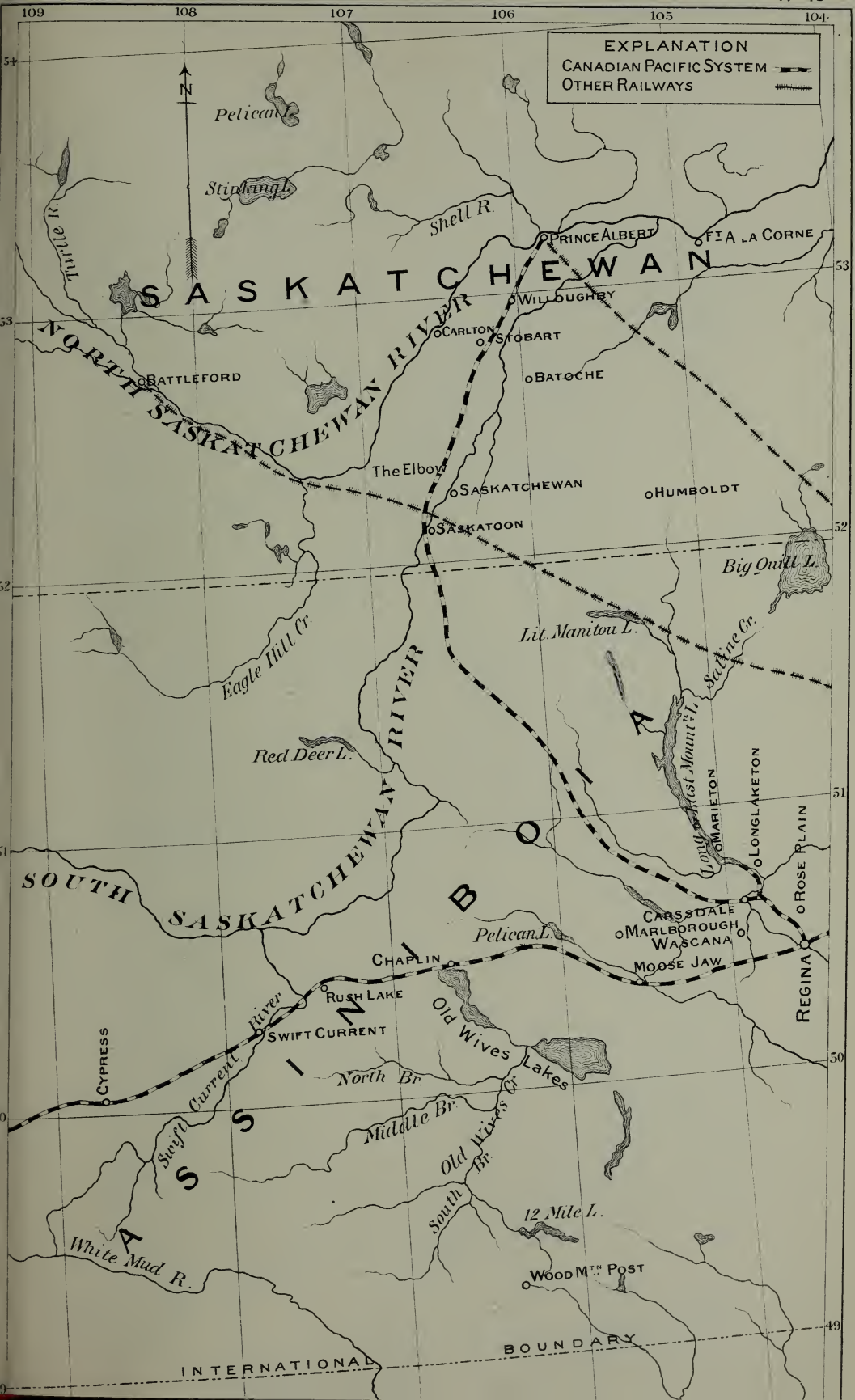
A.U. ALMON. DEL.

MORTIMER & CO. LITH. OTTAWA ONT.



A. U. ALMON DEL.T

MORTIMER & CO. LITH OTTAWA ONT.


EXPLANATION
CANADIAN PACIFIC SYSTEM
OTHER RAILWAYS
N
109
108
107
106
105
104
54
53
52
51
50
49
Pelican L.
Stinking L.
Shell R.
Turtle R.
SASKATCHEWAN
PRINCE ALBERT
FT A LA CORNE
WILLOUGHBY
CARLTON
STOBART
BATOCHE
BATTLEFORD
NORTH SASKATCHEWAN RIVER
The Elbow
SASKATCHEWAN
HUMBOLDT
SASKATOON
Big Quill L.
Lit. Manitou L.
Saline Cr.
Eagle Hill Cr.
Red Deer L.
SOUTH SASKATCHEWAN RIVER
Long & East Mountn L.
MARIETON
LONGLAKETON
ROSE PLAIN
CARSSDALE
MARLBOROUGH
WASCANA
MOOSE JAW
REGINA
Pelican L.
CHAPLIN
RUSH LAKE
SWIFT CURRENT
Old Wives Lakes
CYPRESS
Swift Current River
North Br.
Middle Br.
Old Wives Cr.
South Br.
12 Mile L.
White Mud R.
WOOD MTN POST
INTERNATIONAL BOUNDARY
ASSINIBOIA

J. ALMON. DEL.T

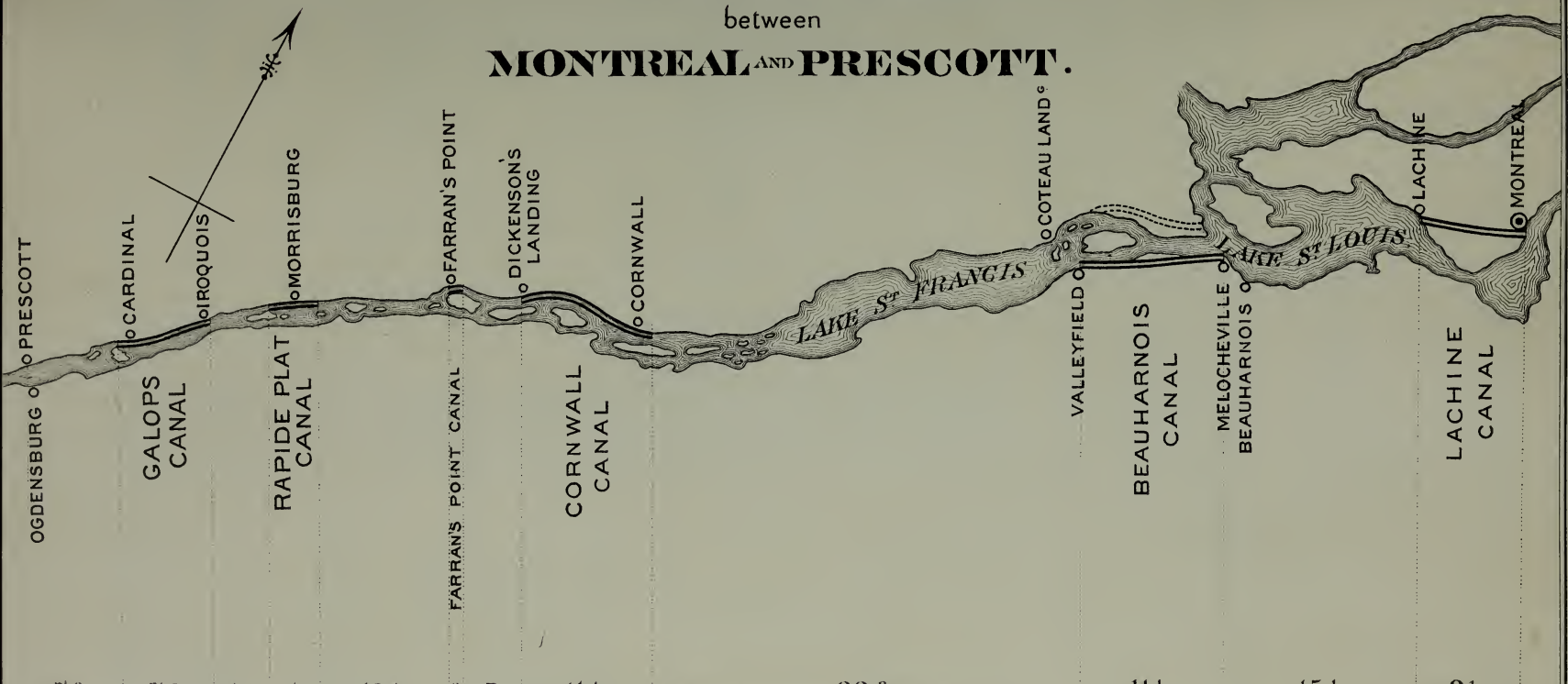
MORTIMER & CO. LITH. OTTAWA ONT

A.U ALMON. DEL.

MORTIMER & CO. LITH. OTTAWA ONT.

DIAGRAM

Shewing the Canals on the *St LAWRENCE RIVER.* between MONTREAL AND PRESCOTT.



Total Canal Navigation	43 5/8	*Miles*
" *River* "	75 3/8	"
" *Prescott to Montreal*	119	"

MORTIMER & CO. LITH. OTTAWA, ONT.

ANNEXE No 1.

ETAT indiquant les sommes dépensées par le ministère des chemins de fer et canaux, Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.
CANAUX.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Lachine	7,448 03	22,999 38	53,114 34
do —Revenu	8,238 46		
Cornwall	365,038 01	12,758 18	17,063 49
do —Revenu	2,000 00		
Williamsburgh	139,078 37	8,191 69	8,954 53
Beauharnois	.....	14,999 20	19,847 42
Saint-Laurent	23,979 91		
Welland	99,805 52	72,686 19	109,202 02
do approfondir à 14 pieds	14,883 78		
do terrain et dommages	2,943 92		
do jetées, Port-Colborne et Maitland—Revenu	18,599 16		
do pont au-dessus de la vieille écl. 2 et ch. do	316 41		
do jetée à Port-Dalhousie do	8,023 64		
do décharge de Sunfish-Creek do	670 74		
do déversoirs et digues, Dunnville do	5,323 86		
do dommages causés par l'eau haute do	11,344 46		
do remplir un étang à Sainte-Catherine do	3,000 00		
do enquête sur l'administration do	4,370 01		
Sault Sainte-Marie	176,568 55		
Sainte-Anne	6,151 14	1,525 51	2,571 04
Carillon—Revenu	4,526 61	7,582 38	15,896 16
Grenville	17 58		
Culbute	2,818 35	.....	747 83
Rideau—Revenu	21,124 10	18,025 21	34,270 57
Trent	58,644 50	730 55	3,450 99
do —Revenu	11,522 65		
Murray	106,760 35	.....	494 31
Saint-Ours—Revenu	24,571 96	1,935 44	2,138 40
Chambly—Revenu	23,221 48	14,399 93	19,655 38
Saint-Pierre	.....	255 34	3,110 15
Tay	22,226 23		
Fort-Francis—Revenu	83 34		
Arbitrages et sentences arbitrales—Revenu	2,882 27		
Dragage général—Revenu	9,687 11	1,799 90	
Levées hydrographiques—Revenu	3,773 97		
Appoint. et dépenses imprévues, employés des canaux	.....	.....	38,448 26
Travail du dimanche	.....	.....	9,302 05
Total, canaux	1,189,644 47	177,888 90	338,266 94
CHEMINS DE FER.			
Pacifique	41,375 54		
Intercolonial	365,246 48	.....	3,481,472 98
do Prolongement-Est	.....	.....	79,102 77
do Embranchement de Windsor	.....	.....	18,982 82
Ile du Prince-Edouard	.....	.....	266,485 85
Cap-Breton	1,170,523 62		
A reporter	1,577,145 64	.....	3,846,044 42

ETAT indiquant les sommes dépensées par le ministère des chemins de fer et canaux, Canada, etc.—*Fin.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	1,577,145 64		3,846,044 42
CHEMINS DE FER—*Fin.*			
Annapolis et Digby	381,942 75		
Oxford et New-Glasgow	434,529 69		
Levées hydrographiques—Revenu	36,372 05		
Statistique—Revenu	1,903 80		
Subventions	1,678,195 72		
Wagon spécial pour Son Excel. le gouverneur général.	12,633 89		
Total, chemins de fer	4,122,723 54		3,846,044 42
Total, chemins de fer et canaux	5,312,368 01	177,888 90	4,184,311 36

Total de la somme dépensée ..... $9,674,568.27.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
31 décembre 1890.

ANNEXE No 2.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, réparations et travaux ordinaires du personnel des canaux du Canada, jusqu'au 30 juin 1890.

CANAL SAINT-PIERRE.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	....	156,523 32	.....	.....	.....
do depuis do ..	1868	21,519 72	.....	.....	.....
do do do ..	1869	70,719 80	.....	.....	.....
do do do ..	1870	.....	46,193 57	.....	.....
do do do ..	1871	.....	.....	225 36	555 78
do do do ..	1872	.....	.....	280 00	6,122 07
do do do ..	1873	.....	.....	343 32	6,539 58
do do do ..	1874	.....	.....	725 93	1,558 57
do do do ..	1875	20 97	.....	560 00	889 35
do do do ..	1876	11,125 00	.....	641 55	.....
do do do ..	1877	63,330 18	.....	600 00	17 45
do do do ..	1878	26,511 51	.....	600 00	.....
do do do ..	1879	107,337 75	.....	631 50	.....
do do do ..	1880	80,120 54	.....	400 00	.....
do do do ..	1881	69,434 76	.....	959 58	.....
do do do ..	1882	484 00	.....	1,920 54	200 63
do do do ..	1883	.....	.....	2,089 19	232 42
do do do ..	1884	2,471 40	.....	2,601 47	367 85
do do do ..	1885	16,820 15	.....	1,929 11	183 11
do do do ..	1886	2,316 85	.....	2,360 67	297 81
do do do ..	1887	1,087 75	750 00	2,777 13	343 23
do do do ..	1888	.....	.....	3,217 77	1,588 40
do do do ..	1889	.....	500 00	3,085 29	353 38
do do do ..	1890	.....	.....	3,110 15	255 34
		629,823 70	47,443 57		

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 décembre 1890.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DE LA BAIE-VERTE—LEVÉES HYDROGRAPHIQUES.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Revenu.
		$ cts.	$ cts.
Dépensé par le gouvernement depuis la confédération			
do avant do	1868		
do do do	1869		
do do do	1870		
do do do	1871		17,929 34
do do do	1872		6,399 41
do do do	1873		14,943 83
do do do	1874		4,018 90
do do do	1875		443 00
do do do	1876		110 75
do do do	1877		22 30
do do do	1878		
do do do	1879		
do do do	1880		
do do do	1881		520 00
do do do	1882		
do do do	1883		
do do do	1884		
do do do	1885		
do do do	1886		
do do do	1887		
do do do	1888		
do do do	1889		
do do do	1890		
			44,387 53

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 décembre 1890.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, etc.—*Suite.*

CANAL LACHINE.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.	.....	2,547,532 85	.....	.....	.....
do depuis do ..	1868	.....	1,852 70	13,742 05	10,431 51
do do do ..	1869	2,000 00	.....	14,209 02	12,085 84
do do do ..	1870	.....	.....	15,834 49	13,302 39
do do do ..	1871	.....	12,231 40	17,478 52	15,093 25
do do do ..	1872	36,708 15	.....	16,076 93	12,334 69
do do do ..	1873	7,824 28	35,158 21	23,601 03	34,300 60
do do do ..	1874	158,618 35	.....	25,811 07	22,828 66
do do do ..	1875	197,420 52	.....	28,592 01	30,057 34
do do do ..	1876	327,769 39	.....	33,797 73	29,103 65
do do do ..	1877	1,439,375 73	.....	33,148 86	19,824 33
do do do ..	1878	1,484,619 63	.....	39,062 97	13,646 41
do do do ..	1879	958,053 30	.....	42,338 84	12,400 78
do do do ..	1880	369,566 74	.....	38,950 90	10,223 62
do do do ..	1881	292,165 51	.....	39,027 99	19,888 33
do do do ..	1882	252,821 33	2,978 66	41,158 90	17,116 46
do do do ..	1883	396,496 96	1,859 68	45,554 91	18,199 59
do do do ..	1884	188,266 18	.....	48,624 51	19,683 24
do do do ..	1885	111,215 23	.....	49,004 85	20,199 78
do do do ..	1886	210,509 42	.....	50,969 10	19,199 18
do do do ..	1887	28,772 52	12,981 59	53,113 97	22,567 81
do do do ..	1888	19,414 34	7,996 38	52,229 61	19,999 64
do do do ..	1889	76,032 96	972 71	54,110 67	22,957 71
do do do ..	1890	7,448 03	8,238 46	53,114 34	22,999 38
		9,112,631 42	84,269 79		

CANAL BEAUHARNOIS.

Dépensé par le gouvern. avant la confédération.	.....	1,611,424 11	.....	.....	.....
do depuis do ..	1868	.....	63,193 75	9,349 99	6,216 98
do do do ..	1869	.....	55 00	9,626 99	6,498 57
do do do ..	1870	.....	27 50	10,117 57	6,384 81
do do do ..	1871	.....	.....	12,316 53	5,722 36
do do do ..	1872	.....	27 50	11,792 46	15,733 38
do do do ..	1873	.....	5,122 50	12,210 73	9,882 06
do do do ..	1874	.....	26 00	15,392 51	10,990 56
do do do ..	1875	.....	36 00	14,399 32	12,253 01
do do do ..	1876	.....	.....	14,465 86	17,170 83
do do do ..	1877	.....	.....	14,377 63	15,207 36
do do do ..	1878	.....	.....	14,383 37	9,861 05
do do do ..	1879	.....	.....	15,015 86	10,370 71
do do do ..	1880	266 15	.....	15,362 61	8,997 34
do do do ..	1881	.....	.....	17,659 93	10,770 67
do do do ..	1882	.....	.....	18,804 53	20,813 86
do do do ..	1883	.....	6,727 44	18,287 77	15,826 71
do do do ..	1884	.....	3,277 98	19,107 38	16,232 61
do do do ..	1885	.....	7,999 79	18,960 40	14,637 70
do do do ..	1886	.....	8,491 80	19,228 90	14,356 00
do do do ..	1887	.....	3,633 57	18,867 45	14,999 88
do do do ..	1888	.....	14,411 97	19,325 05	14,285 98
do do do ..	1889	.....	10,993,52	20,019 11	14,982 54
do do do ..	1890	.....	.....	19,847 42	14,999 20
		1,611,690 26	124,024 32		

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 décembre 1890.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, etc.—*Suite.*

CANAL CORNWALL.

———	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.	.....	1,933,152 69	.....	.....	.....
do depuis do ..	1868	.....	2,786 00	11,244 47	3,774 18
do do do ..	1869	10,692 04	.....	10,347 91	3,859 14
do do do ..	1870	.....	17,780 05	10,368 16	7,145 42
do do do ..	1871	.....	7 50	11,848 39	8,891 61
do do do ..	1872	.....	10,000 21	10,594 30	8,163 70
do do do ..	1873	.....	1,011 75	13,042 25	12,467 65
do do do ..	1874	.....	.....	13,405 20	7,610 70
do do do ..	1875	1,780 00	.....	13,351 91	7,097 34
do do do ..	1876	.....	.....	13,320 61	6,423 67
do do do ..	1877	49,211 37	.....	13,375 70	6,440 54
do do do ..	1878	145,015 45	.....	13,825 50	4,935 21
do do do ..	1879	143,092 05	.....	13,817 96	4,983 15
do do do ..	1880	109,454 95	.....	14,440 33	9,735 76
do do do ..	1881	53,948 14	.....	15,173 60	5,524 10
do do do ..	1882	44,587 61	.....	15,052 20	6,634 62
do do do ..	1883	21,728 93	.....	18,283 67	8,361 71
do do do ..	1884	23,018 13	.....	18,475 48	9,007 73
do do do ..	1885	62,034 90	16,298 96	15,988 96	12,368 51
do do do ..	1886	57,820 83	6,960 95	15,994 80	11,832 83
do do do ..	1887	46,966 43	.....	17,520 54	12,100 29
do do do ..	1888	67,945 74	.....	16,938 54	13,942 64
do do do ..	1889	163,993 85	.....	17,890 55	58,205 26
do do do ..	1890	365,038 01	2,000 00	17,063 49	12,758 18
		3,299,481 12	56,845 42		

CANAUX DE WILLIAMSBURGH.

Dépensé par le gouvern. avant la confédération.	....	1,320,655 54	.....	.....	.....
do depuis do ..	1868	.....	.....	5,745 97	6,442 41
do do do ..	1869	.....	.....	5,769 81	5,670 88
do do do ..	1870	.....	.....	5,573 13	6,546 16
do do do ..	1871	.....	.....	6,382 17	5,308 41
do do do ..	1872	.....	1,077 00	5,542 94	3,230 07
do do do ..	1873	.....	.....	6,424 49	7,347 75
do do do ..	1874	.....	.....	6,857 19	7,395 92
do do do ..	1875	.....	.....	6,547 62	4,110 29
do do do ..	1876	.....	.....	7,418 39	11,690 98
do do do ..	1877	.....	.....	7,388 08	10,053 61
do do do ..	1878	.....	.....	7,430 11	4,449 78
do do do ..	1879	.....	.....	7,517 20	3,549 71
do do do ..	1880	.....	.....	7,590 15	3,999 77
do do do ..	1881	.....	.....	7,572 35	5,020 73
do do do ..	1882	.....	.....	7,589 44	7,447 69
do do do ..	1883	13 19	.....	7,423 48	7,299 39
do do do ..	1884	2,473 44	.....	7,757 04	7,349 37
do do do ..	1885	103,237 12	.....	7,696 67	8,198 03
do do do ..	1886	149,835 71	.....	7,671 54	7,847 05
do do do ..	1887	115,853 00	.....	7,635 54	7,904 76
do do do ..	1888	70,128 29	1,613 67	7,646 79	8,190 13
do do do ..	1889	59,867 26	.....	7,485 28	8,794 61
do do do ..	1890	139,078 37	.....	8,954 53	8,191 69
		1,961,141 92	2,690 67		

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 décembre 1890.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, etc.—*Suite.*

CANAUX DU FLEUVE SAINT-LAURENT, LEVÉES HYDROGRAPHIQUES, ETC.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Imputable sur le capital.
		$ cts.
Dépense par le gouvernem. avant la Confédération		116,821 31
do depuis do	1868	
do do do	1869	
do do do	1870	
do do do	1871	
do do do	1872	
do do do	1873	33,241 69
do do do	1874	26,541 30
do do do	1875	20,611 36
do do do	1876	50,215 47
do do do	1877	47,377 31
do do do	1878	5,570 46
do do do	1879	9,265 77
do do do	1880	9,214 56
do do do	1881	6,927 96
do do do	1882	28,933 45
do do do	1883	44,874 31
do do do	1884	89,846 03
do do do	1885	115,110 17
do do no	1886	116,051 73
do do do	1887	74,437 31
do do do	1888	56,482 85
do do do	1889	18,493 92
do do do	1890	23,979 91
		893,996 87

CANAL WELLAND.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables au revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ cts	$ 0ts.	$ cts.	$ cts.
Gouvernement impérial		222,220 00			
Dépense par le gouvern. avant la confédération		7,416,019 83			
do depuis do do	1868	12,097 84		37,679 05	38,852 96
do do do do	1869	43,486 36		39,060 61	50,773 03
do do do do	1870		22,173 72	40,340 45	65,009 19
do do do do	1871		48,569 10	42,383 33	53,381 02
do do do do	1872	53,680 32	6,022 44	37,085 37	50,276 90
do do do do	1873	82,282 20	47,876 27	45,382 99	66,550 73
do do do do	1874	746,420 61		50,966 48	103,666 99
do do do do	1875	1,047,119 91		52,595 00	88,539 99
do do do do	1876	1,569,478 19	700 00	57,623 31	81,376 12
do do do do	1877	2,199,962 61		59,963 47	49,783 93
do do do do	1878	2,138,392 99		60,138 59	66,393 53
do do do do	1879	1,552,697 41		59,942 23	56,755 57
do do do do	1880	1,252,924 75		63,198 10	76,535 25
do do do do	1881	1,242,943 37	6,593 19	56,398 04	69,249 53
do do do do	1882	603,402 17	13,664 80	74,641 51	84,374 97
do do do do	1883	549,433 29	5,979 03	109,207 21	72,707 62
do do do do	1884	432,336 21		113,276 87	90,926 97
do do do do	1885	463,505 38	6,150 21	112,670 00	91,534 66
do do do do	1886	215,380 75	1,359 00	111,660 22	69,507 48
do do do do	1887	1,071,073 87	3,828 67	109,371 69	77,440 80
do do do do	1888	429,720 94	10,740 86	110,806 01	86,518 97
do do do do	1889	225,910 21	43,803 80	113,587 05	77,547 77
do do do .	1890	117,633 22	51,648 28	109,202 02	72,686 19
		23,688,122 43	269,109 37		

DÉPT. DES CH. DE FER ET CANAUX, OTTAWA, 31 déc. 1890. LEONARD SHANNON, *comptable.*

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, etc.—*Suite.*

ÉCLUSE ET CANAL DE SAINTE-ANNE.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	.....	134,456 51	.....	.....	.....
do depuis do ..	1868	.....	.....	778 16	432 47
do do do ..	1869	.....	.....	1,062 96	1,873 51
do do do ..	1870	.....	.....	1,136 54	1,280 36
do do do ..	1871	.....	.....	1,285 84	1,539 02
do do do ..	1872	.....	1,939 46	1,106 80	1,393 63
do do do ..	1873	.....	540 11	2,199 64	1,264 40
do do do ..	1874	12,753 27	.....	2,614 90	7,208 63
do do do ..	1875	32,627 71	.....	1,859 20	4,506 68
do do do ..	1876	24,935 85	.....	1,952 14	4,033 72
do do do ..	1877	30,003 08	.....	1,982 65	1,756 93
do do do ..	1878	14,618 85	.....	2,057 32	541 95
do do do ..	1879	22,113 02	.....	2,202 03	3,259 70
do do do ..	1880	3,054 68	.....	2,152 57	1,704 71
do do do ..	1881	69,042 76	.....	2,553 02	3,257 92
do do do ..	1882	193,158 36	.....	2,611 30	2,343 99
do do do ..	1883	172,959 95	.....	2,569 86	3,448 83
do do do ..	1884	142,006 25	.....	2,775 32	2,725 49
do do do ..	1885	93,679 57	.....	2,618 60	4,042 04
do do do ..	1886	129,681 67	.....	2,611 90	5,803 01
do do do ..	1887	45,276 08	6,054 10	2,537 41	1,499 96
do do do ..	1888	18,910 55	1,372 59	2,505 61	1,380 75
do do do ..	1889	24,786 33	.....	2,569 22	1,730 79
do do do ..	1890	6,151 14	.....	2,571 04	1,525 51
		1,170,215 63	9,906 26		

CANAUX DE CARILLON ET GRENVILLE.

Dépensé par le gouvern. avant la confédération.	.....	63,053 64	.....	.....	.....
do depuis do ..	1868	.....	19,817 22	6,301 88	8,911 28
do do do ..	1869	.....	.....	6,549 38	10,157 42
do do do ..	1870	.....	4,167 96	6,617 81	9,852 09
do do do ..	1871	.....	23,119 37	8,676 90	8,218 24
do do do ..	1872	165,257 28	.....	8,324 51	17,235 31
do do do ..	1873	133,199 10	3,051 38	10,068 28	8,781 50
do do do ..	1874	245,258 38	.....	10,710 88	10,605 82
do do do ..	1875	339,864 76	.....	10,378 57	18,520 44
do do do ..	1876	326,203 16	.....	10,764 38	11,475 96
do do do ..	1877	245,738 04	.....	11,050 27	10,304 06
do do do ..	1878	22,676 20	.....	11,401 30	5,082 72
do do do ..	1879	243,141 24	.....	11,501 22	7,629 98
do do do ..	1880	281,514 27	.....	11,959 14	7,625 54
do do do ..	1881	336,707 53	.....	13,059 18	8,076 91
do do do ..	1882	433,084 39	.....	14,387 49	7,582 68
do do do ..	1883	433,575 10	.....	17,479 58	8,310 02
do do do ..	1884	399,267 16	.....	17,393 91	7,918 42
do do do ..	1885	157,187 72	.....	19,702 30	10,429 26
do do do ..	1886	104,973 24	75 00	20,597 82	9,303 31
do do do ..	1887	20,747 11	.....	20,011 36	10,554 41
do do do ..	1888	38,996 29	.....	21,531 12	10,036 62
do do do ..	1889	298 17	.....	22,098 88	10,135 66
do do do ..	1890	17 58	4,526 61	15,896 16	7,582 38
		3,990,760 36	54,757 54		

LEONARD SHANNON,
Comptable.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 décembre 1890.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, etc.—*Suite.*

ÉCLUSE ET JETÉE DE LA CULBUTE.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Dépensé par le gouvern. depuis la confédération.	1868	...	...	...	...
do do do ..	1869	...	...	...	...
do do do ..	1870	...	...	...	...
do do do ..	1871	...	...	...	...
do do do ..	1872	...	...	...	...
do do do ..	1873	...	835 53	...	...
do do do ..	1874	...	38,388 99	...	...
do do do ..	1875	63,659 29	...	...	...
do do do ..	1876	76,842 44	...	...	...
do do do ..	1877	56,081 87	...	...	...
do do do ..	1878	5,933 53	...	...	...
do do do ..	1879	20,694 19	...	...	...
do do do ..	1880	16,688 20	...	202 50	259 31
do do do ..	1881	4,721 62	...	962 85	...
do do do ..	1882	29,567 15	...	790 00	162 33
do do do ..	1883	14,249 60	...	695 00	288 99
do do do ..	1884	8,151 16	...	733 50	...
do do do ..	1885	19,071 76	...	730 00	572 75
do do do ..	1886	26,385 27	...	730 00	2,396 14
do do do ..	1887	7,760 88	...	730 00	967 33
do do do ..	1888	7,573 99	...	739 50	730 60
do do do ..	1889	17,112 01	...	1,050 00	116 53
do do do ..	1890	2,818 35	...	747 83	...
		377,311 31	39,224 52		

CANAL RIDEAU.

Gouvernement impérial	...	3,911,701 47	...	...	...
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.	..	153,062 60	...	...	...
do depuis do ..	1868	...	7,298 12	18,397 28	16,475 21
do do do ..	1869	...	...	19,250 71	13,140 77
do do do ..	1870	...	13 16	20,022 37	19,469 33
do do do ..	1871	...	11,732 98	22,814 58	18,120 52
do do do ..	1872	...	4,967 50	22,139 48	14,005 32
do do do ..	1873	...	18,070 97	22,841 51	26,074 49
do do do ..	1874	...	5,793 16	26,815 44	22,957 40
do do do ..	1875	9,310 85	...	26,553 37	19,699 81
do do do ..	1876	2,163 96	...	26,430 77	14,428 25
do do do ..	1877	214 11	...	25,959 56	14,198 18
do do do ..	1878	...	...	26,651 51	11,034 22
do do do ..	1879	7,703 88	...	26,042 52	7,134 55
do do do ..	1880	...	...	26,463 88	11,434 05
do do do ..	1881	...	133 50	26,024 71	8,627 00
do do do ..	1882	...	...	26,915 29	13,860 28
do do do ..	1883	...	70 65	27,322 81	23,524 84
do do do ..	1884	...	4,597 50	26,938 95	19,245 02
do do do ..	1885	...	2,098 76	26,971 32	18,189 55
do do do ..	1886	...	550 00	27,045 95	35,648 04
do do do ..	1887	...	20,823 96	29,440 46	18,565 34
do do do ..	1888	...	18,889 48	33,458 83	25,478 87
do do do ..	1889	...	6,665 22	33,801 77	18,106 36
do do do ..	1890	...	21,124 10	34,270 57	18,025 21
		4,084,156 87	112,829 06		

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 décembre 1890.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, etc.—*Suite.*

ÉCLUSE SAINT-OURS.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.	.....	121,537 65	.....	.....	.....
do depuis do ..	1868	.....	.....	1,532 75	753 74
do do do ..	1869	.....	.....	1,755 15	1,399 18
do do do ..	1870	.....	.....	1,458 09	1,006 22
do do do ..	1871	.....	.....	1,414 48	1,210 98
do do do ..	1872	.....	.....	1,565 80	1,263 19
do do do ..	1873	.....	.....	2,076 50	1,575 10
do do do ..	1874	.....	.....	2,219 13	2,363 42
do do do ..	1875	.....	.....	1,362 22	1,245 69
do do do ..	1876	.....	.....	1,403 92	1.601 71
do do do ..	1877	.....	.....	1,533 40	750 80
do do do ..	1878	.....	.....	1,556 65	283 77
do do do ..	1879	.....	.....	1,581 55	456 07
do do do ..	1880	.....	.....	1,614 01	705 54
do do do ..	1881	.....	.....	1,741 97	1,299 77
do do do ..	1882	.....	.....	2,002 71	1,902 41
do do do ..	1883	.....	17,230 32	2,361 65	2,188 08
do do do ..	1884	.....	5,279 17	2,315 37	1,494 99
do do do ..	1885	.....	4,700 64	2,271 57	3,652 63
do do do ..	1886	.....	.....	2,311 70	4,143 47
do do do ..	1887	.....	.....	2,175 37	5,864 78
do do do ..	1888	.....	.....	2,216 04	2,801 17
do do do ..	1889	.....	17,964 45	2,421 14	2,002 63
do do do ..	1890	.....	24,571 96	2,138 40	1,935 44
		121,537 65	69,746 54		

CANAL CHAMBLY.

Dépensé par le gouvern. avant la confédération.	.....	634,711 76	.....	.....	.....
do depuis do ..	1868	.....	.....	8,312 90	9,355 70
do do do ..	1869	.....	.....	8,437 22	13,120 97
do do do ..	1870	.....	.....	8,934 41	20,180 73
do do do ..	1871	.....	2,839 85	10,214 71	22,426 33
do do do ..	1872	.....	1,906 40	9,628 50	22,327 99
do do do ..	1873	.....	759 00	10,390 44	11,789 27
do do do ..	1874	.....	2,810 00	11,675 67	16,427 19
do do do ..	1875	2,415 00	.....	12,201 99	16,306 91
do do do ..	1876	.....	.....	10,593 14	13,273 56
do do do ..	1877	80 00	.....	10,281 78	10,111 32
do do do ..	1878	.....	.....	10,413 99	6,022 96
do do do ..	1879	.....	.....	11,301 53	8,809 77
do do do ..	1880	.....	.....	11,516 22	12,377 74
do do do ..	1881	.....	.....	13,950 47	20,705 17
do do do ..	1882	.....	31,796 41	16,686 78	16,843 60
do do do ..	1883	.....	21,332 36	15,904 38	15,182 24
do do do ..	1884	.....	41,640 77	18,448 85	12,003 34
do do do ..	1885	.....	21,049 23	18,378 55	13,046 95
do do do ..	1886	.....	14,547 27	19,501 28	11,999 77
do do do ..	1887	.....	17,911 17	19,053 62	20,071 37
do do do ..	1888	.....	65,536 64	20,073 60	11,823 74
do do do ..	1889	.....	51,437 87	19,679 22	19,392 18
do do do ..	1890	.....	23,221 48	19,655 38	14,399 93
		637,206 76	296,788 45		

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 31 décembre 1890.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, etc.—*Suite.*

CANAL MURRAY.

——	Exercic. terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération					
do depuis do	1868		400 00		
do do do	1869				
do do do	1870				
do do do	1871				
do do do	1872				
do do do	1873				
do do do	1874				
do do do	1875				
do do do	1876				
do do do	1877				
do do do	1878				
do do do	1879				
do do do	1880				
do do do	1881				
do do do	1882	7,135 63			
do do do	1883	84,071 68			
do do do	1884	118,187 43			
do do do	1885	148,902 66			
do do do	1886	179,704 52			
do do do	1887	142,563 66			
do do do	1888	146,754 37			
do do do	1889	215,326 46			
do do do	1890	106,760 35		494 31	
		1,149,406 76	400 00		

CANAL DE LA TRENT.

Dépensé par le gouvern. avant la confédération		309,371 31			
do depuis do	1868				
do do do	1869				
do do do	1870				
do do do	1871				
do do do	1872				
do do do	1873				
do do do	1874				
do do do	1875				
do do do	1876				
do do do	1877				
do do do	1878				
do do do	1879				
do do do	1880	561 50		1,188 92	3,568 89
do do do	1881			2,489 93	2,233 50
do do do	1882		5,836 51	2,011 92	8,115 50
do do do	1883	40,767 16	9,303 66	2,235 50	3,047 42
do do do	1884	120,393 91	6,198 57	2,208 64	5,264 35
do do do	1885	121,382 84		3,303 87	4,653 50
do do do	1886	75,103 30		1,639 75	5,917 88
do do do	1887	179,541 63		1,938 08	6,008 88
do do do	1888	114,879 35		1,770 29	5,151 42
do d1 do	1889	47,592 13	29,677 92	3,242 05	5,935 94
do do do	1890	58,644 50	11,522 65	3,450 99	730 55
		1,068,237 63	62,539 31		

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 décembre 1890.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, etc.—*Suite.*

CANAL TAY.

—	Exercice, terminé le 30 juin.	Capital.	Revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Dépensé par le gouvern. depuis la confédération.	1868				
do do do ..	1869				
do do do ..	1870				
do do do ..	1871				
do do do ..	1872				
do do do ..	1873				
do do do ..	1874				
do do do ..	1875				
do do do ..	1876				
do do do ..	1877				
do do do ..	1878				
do do do ..	1879				
do do do ..	1880				
do do do ..	1881				
do do do ..	1882		748 65		
do do do ..	1883	4,831 80			
do do do ..	1884	50,878 12			
do do do ..	1885	92,473 97			
do do do ..	1886	65,561 51			
do do do ..	1887	49,617 92			
do do do ..	1888	54,166 57			
do do do ..	1889	89,486 18			
do do do ..	1890	22,226 23			
		429,242 30	748 65		

CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE.

Dépensé par le gouvern. depuis la confédération.	1868				
do do do ..	1869				
do do do ..	1870				
do do do ..	1871				
do do do ..	1872		949 35		
do do do ..	1873				
do do do ..	1874				
do do do ..	1875				
do do do ..	1876				
do do do ..	1877				
do do do ..	1878				
do do do ..	1879				
do do do ..	1880				
do do do ..	1881				
do do do ..	1882				
do do do ..	1883				
do do do ..	1884				
do do do ..	1885				
do do do ..	1886				
do do do ..	1887				
do do do ..	1888	8,145 06			
do do do ..	1889	34,018 95			
do do do ..	1890	176,568 55			
		218,732 56	949 35		

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 décembre 1890.

ANNEXE N° 3.

ÉTAT indiquant les subventions votées aux chemins de fer sous-mentionnés, et les versements opérés sur ces subventions, au 30 juin 1890.

Subventions votées.		Chemins de fer.	Paiements.							Total jusq. 30 juin 1890.
En vertu de quelle loi.	Montant.		1883-84.	1884-85.	1885-86.	1886-87.	1887-88.	1888-89.	1889-90.	
	$ cts.		$	$	$	$	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
46 Vic., chap. 25 53 do 2	156,800 00	International, Québec	144,000	.....	.....	.....	8,960 00	.....	3,840 00	156,800 00
45 do 14 46 do 25 48-9 do 59 49 do 10 50-1 do 24 51 do 3	384,000 00 80,000 00 96,000 00 186,295 00 28,800 00 96,000 00	Québec et Lac Saint-Jean, Québec	32,000	37,027	186,745	202,219	232,013 00	19,911 00	38,440 00	748,355 00
46 do 25 49 do 10 50-1 do 24 52 do 3	89,600 00 70,000 00 12,800 00 32,000 00	Napanee, Tamworth et Québec, Ontario	32,000	57,600	.....	.....	.....	.....	95,744 00	185,344 00
47 do 8	272,000 00	Pontiac et Jonction du Pacifique, Québec	.....	49,090	41,000	60,580	24,158 00	.....	.....	174,828 00
46 do 25 47 do 8 50-1 do 24	115,200 00 76,800 00 32,000 00	Caraquette, N.-B	.....	32,000	76,800	61,200	0,050 00	13,950 00	.....	224,000 00
47 do 8 49 do 10 52 do 3	32,000 00 57,600 00 22,400 00	Grand-Nord, Québec	.....	25,088	.....	.....	.....	.....	20,000 00	45,088 00
47 do 8	48,000 00	Kingston et Pembroke, Ontario	.....	48,000	.....	.....	.....	.....	.....	48,000 00
45 do 14 46 do 26 53 do 2	669,000 00 660,000 00	Nord et Jonction du Pacifique, Ontario	.....	154,440	1,051,590	78,370	.....	.....	35,000 00	1,319,400 00
47 do 8 48-9 do 59 49 do 10 48-9 do 59	128,000 00 19,200 00 32,000 00 140,800 00	Nord et Occidental, N.-B	.....	.....	128,000	18,200	159,400 00	6,300 00	100 00	312,000 00
47 do 8 51 do 3	60,342 00	Québec-Central, Québec	.....	.....	60,342	.....	.....	.....	.....	60,342 00
do 2	288,000 00									

ANNEXE N° 3.—État indiquant les subventions votées aux chemins de fer sous-mentionnés, et les versements, etc.—*Fin.*

Subventions votées.		Chemins de fer.	Paiements.							Total jusq. 30 juin 1890.
En vertu de quelle loi.	Montant.		1883-84.	1884-85.	1885-86.	1886-87.	1887-88.	1888-89.	1889-90.	
	$ cts.		$	$	$	$	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
48-9 V., chap. 59	72,000 00	Montréal et Sorel, Québec			64,972	4,950				69,922 00
53 do 2	40,000 00									
48-9 do 59	30,000 00	Montréal et Jonction de Champlain, Qué.			30,000		16,400 00	36,700 00	5,400 00	88,500 00
50-1 do 24	64,000 00									
51 do 3	9,600 00									
46 do 25	38,400 00	Elgin, Petitcodiac et Havelock, N.-B.			38,400					38,400 00
51 do 3	44,252 82									
47 do 8	22,400 00	Sant-Louis et Richibouctou, N.B.			22,400					22,400 00
48-9 do 59	96,000 00	Canada-Atlantique, Ontario.			48,480	44,384		9,491 20	149,812 00	252,167 20
49 do 10	38,400 00									
50-1 do 24	180,000 00									
47 do 6	750,000 00	Esquimalt et Nanaïmo, C.-B.			422,520	327,480				750,000 00
47 do 8	96,000 00	Erié et Huron, Ontario.				96,000				96,000 00
46 do 25	320,000 00	Baie-des-Chaleurs, Québec				250,000	50,300 00	75,200 00	148,675 00	524,175 00
47 do 8	300,000 00									
52 do 3										
48-9 do 59	118,400 00	N.-Brunswick et Prince-Edouard, N.-B.				97,440	16,000 00			113,440 00
50-1 do 24	217,600 00	Saint-Laurent, Basses Laurentides et Saguenay, Québec				64,430	28,383 00			92,813 00
49 do 10	11,200 00	L'Assomption, Québec				11,200				11,200 00
49 do 10	32,000 00	Grand-Oriental, Québec				19,200			6,717 50	25,919 50
50-1 do 24	96,000 00									
47 do 8	160,000 00	Irondale, Bancroft et Ottawa, Ontario				15,000				15,000 00
52 do 3										
49 do 10	96,000 00	Bouctouche et Moncton, N.-B.				40,480	20,573 57		4,366 00	65,419 57
50-1 do 24	6,400 00									
47 do 8	51,200 00	Albert-Southern, N.-B.				1,000	18,428 57	1,387 06		20,815 63
52 do 3										
48-9 do 59	65,200 00	Colonisation du Lac Témiscamingue, Qué.				14,400	3,000 00	9,000 00	26,360 00	52,760 00
50-1 do 24										
49 do 10	38,400 00	Joggins, N.-E.					26,138 78		9,761 22	35,900 00
50-1 do 24	4,000 00									
45 do 14	240,000 00	Témiscouata, N.-B. et Québec					249,684 00	163,216 00	74,300 00	487,200 00
48-9 do 58	258,000 00									
51 do 3	100,000 00									
48-9 do 59	44,800 00	Leamington et Sainte-Claire, Ontario					32,000 00	19,200 00		51,200 00
50-1 do 24	6,400 00									
49 do 10	16,000 00	Toronto, Grey et Bruce, Ontario					14,656 00			14,656 00

50-1	do	24	22,400 00	Cie de Chaux du Canada, Québec					11,840 00	3,520 00		15,360 00
49	do	10	256,000 00	Pacifique d'Ontario-Onest, Ontario					60,000 00	800 00	189,200 00	250,000 00
53	do	2										
50-1	do	24	96,000 00	Comté de Drummond, Québec					15,057 00	13,815 00	12,428 00	41,300 00
48-9	do	59	128,000 00	Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie Ontario						45,000 00		45,000 00
53	do	2										
49	do	10	32,000 00	Montréal et Lac Maskinongé, Québec						19,700 00	20,080 00	39,780 00
53	do	2	10,200 00									
50-1	do	24	54,400 00	Norfolk-Sud, Ontario						54,400 00		54,400 00
50-1	do	24	51,200 00	Jonction de Guelph, Ontario						46,000 00		46,000 00
48-9	do	59	22,400 00	Belleville et Hastings-Nord, Ontario						21,888 00		21,888 00
49	do	10										
49	do	10	108,800 00	Hereford, Québec						63,900 00	91,300 00	155,200 00
52	do	3	48,000 00									
50-1	do	24	118,400 00	Lac Erié, Essex et Rivière Détroit, Ontario						106,500 00	11,900 00	118,400 00
50-1	do	24	96,000 00	Jonction de Beauharnois, Québec						54,650 00	4,250 00	58,900 00
50-1	do	24	38 400 00	Sainte-Catherine et Niagara-Central, Ontario						26,640 00		26,640 00
52	do	3	64,000 00									
52	do	3	30,000 00	Cie de pont de chemin de fer Frédéricton et Sainte-Marie, N.-B.						30,000 00		30,000 00
50-1	do	24	9,600 00	Embranchement de Harvey., N.-B.						5,553 57		5,553 57
50-1	do	24	108,800 00	Central de la Nouvelle-Ecosse, N.-E.							219,100 00	219,100 00
51	do	3	147,200 00									
50-1	do	24	44,800 00	Cumberland, N.-E.							29,400 00	29,400 00
52	do	3	19,200 00	Pontiac et Renfrew, Ont							9,800 00	9,800 00
52	do	3	54,400 00	Mille-Iles, Out.							10,400 00	10,400 00
52	do	3	96,000 00	Québec, Montmorency et Charlevoix, Québec							65,600 00	65,600 00
52	do	3	375,000 00	Cie de tunnel de la frontièr. Ste-Claire, Ont.							173,000 00	173,000 00
50-1	do	24	57,600 00	Brantford, Waterloo et Lac Erié, Ont.							36,620 00	36,620 00
47	do	8	170,000 00	*Atlantique et Nord-Ouest, Québec et N.-B.							186,600 00	186,600 00
48-9	do	58	80,000 00									
					208,000	403,245	2,171,249	1,406,533	1,027,041 92	846,721 83	1,678,195 72	7,740,986 47

* Subvention par an pour vingt ans.

Ce rapport ne comprend pas ce qui suit :—
1. Le Canada-Central.
2. Le Canadien du Pacifique—ligne principale.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 décembre 1890.

ANNEXE No 4.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL,
OTTAWA, 9 octobre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur les chemins de fer sous mon contrôle, ainsi que sur les autres chemins de fer qui reçoivent de l'aide du gouvernement.

Aussi les rapports du surintendant en chef, de l'ingénieur en chef et du mécanicien-chef du chemin de fer Intercolonial, avec les états préparés par le premier comptable et trésorier, et les rapports du surintendant et du mécanicien-surintendant du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, avec les états préparés par le comptable et auditeur.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Les arbitres nommés pour juger la réclamation faite contre le gouvernement par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, relativement à la construction de leur section de chemin de fer construite par le gouvernement entre Savona's Ferry et Port-Moody, n'ont pas encore terminé leurs travaux; mais la preuve de la responsabilité est faite, et les avocats ont plaidé la cause. Je comprends que les arbitres ont intention de faire une nouvelle inspection des ouvrages en décembre prochain.

J'ai récemment fait un voyage sur cette ligne entre Ottawa et Vancouver, et j'ai remarqué avec plaisir le long de la route qu'on a substitué un grand nombre de solides remblais en terre avec ponceaux, aux chevalets en bois, à mesure que ces derniers avaient besoin de réparations. Ces ouvrages se trouvaient surtout sur les sections au nord du lac Supérieur, entre Port-Arthur et Winnipeg, et entre le Pont Spencer et Port-Moody. Sur la section du Pont Spencer et Yale on a construit un certain nombre de murs de soutènement en béton et en maçonnerie de moellons bruts pour remplacer les chevalets et les caissons. J'ai aussi remarqué, entre Port-Arthur et Winnipeg, qu'on enlevait le rail d'acier de 56 livres pour le remplacer par un rail beaucoup plus pesant de 72 livres à la verge. J'ai remarqué qu'on avait construit un troisième élévateur pour le grain à Fort-William inférieur. Tous ces ouvrages d'amélioration augmentent de beaucoup la valeur, la solidité et la permanence de la route, et les facilités de construction de ces ouvrages sont si bonnes, qu'on peut les faire à un prix bien inférieur à celui pour lequel il aurait été possible de les exécuter lors de la construction première.

Ce chemin de fer a été livré à la circulation d'un côté à l'autre du continent, le 28 juin 1886, et a une longueur totale de 4,274 milles en exploitation. Les recettes brutes pour les premiers douze mois se sont élevées à $10,650,254; depuis cette date la compagnie a jeté des embranchements vers les principaux centres de commerce du Canada, de sorte qu'elle avait 4,973 milles de chemin en exploitation le 30 juin 1890, et que les recettes brutes pour l'exercice terminé ce jour-là, se chiffraient par $15,572,985. L'achèvement de la nouvelle route entre Montréal et Saint-Jean, et l'arrangement conclu avec le gouvernement pour le service entre Saint-Jean et Halifax, sur le chemin de fer Intercolonial, donne à la compagnie un parcours ininterrompu entre Halifax et Saint-Jean sur l'océan Atlantique, et Vancouver sur le Pacifique.

Il ne peut plus y avoir le moindre doute sur l'immense avenir qui s'ouvre devant le chemin de fer Canadien du Pacifique. Le développement du trafic depuis l'ouverture du chemin de fer en 1886, a dépassé de beaucoup mon attente, bien que j'aie toujours exprimé une grande confiance dans la réussite de l'entreprise. Une grande partie du pays qu'il traverse est encore peu habitée, mais peut subvenir à une

forte population; et à mesure qu'elle augmentera d'année en année, le trafic devra suivre la même progression. Une grande partie du succès de la compagnie est indubitablement due à l'énergie, à l'habileté et l'esprit d'entreprise de son président, qui, à compter du jour où il assuma charge du chemin, prédit sa prospérité, et prit la résolution de le faire réussir pour faire honneur au pays.

CHEMIN DE FER D'OXFORD ET NEW-GLASGOW.

Le 15 juillet, ce chemin de fer était suffisamment avancé vers son achèvement pour permettre de le livrer sûrement à la circulation, et le premier train régulier de trafic sur cette ligne partit de Pictou ce jour-là; depuis cette époque il a été exploité avec succès et a créé un trafic très passable. A la rivière John, les opérations ont été bien meilleures qu'on ne prévoyait, tellement qu'il est devenu nécessaire d'augmenter les aménagements de la station à cet endroit, en convertissant la salle des marchandises en salle d'attente, et en construisant un bâtiment séparé pour les marchandises. A d'autres stations il a surgi un important trafic de produits agricoles et de bois de construction, qui a nécessité la pose de nouvelles plateformes de chargement. Bien que d'habitude il ne soit pas désirable d'ouvrir une ligne au trafic avant qu'elle soit entièrement terminée, on a décidé de le faire dans le cas présent, parce que le commerce dans cette partie du pays souffrait et le demandait. A la suite de cette décision MM. Grey, Trites et McManus, les entrepreneurs de la pose des rails et du ballastage, ont demandé d'être libérés de leurs obligations, parce qu'ils craignaient que l'achèvement de leurs travaux ne fût interrompu et retardé. On leur paya donc l'ouvrage qu'ils avaient fait, et après mûre délibération, et sur ma recommandation, il fut décidé de les décharger du reste de l'entreprise, et de la finir à la journée. Ce fut fait sous la direction de M. F. J. Lynch, et on espère que les travaux seront terminés dans à peu près trois semaines. Comme le prévoyait l'entrepreneur, les trains de trafic ont quelque peu gêné le progrès des travaux, mais, aux termes de leur contrat, le ballastage aurait dû être terminé longtemps avant la date de l'ouverture du chemin.

Il reste encore à livrer le matériel roulant qui suit: 6 voitures à voyageurs de première classe, 3 wagons-poste et fumoirs, 2 chasse-neige, et 2 *flangers*.

CHEMIN DE FER DU CAP-BRETON.

Mon dernier rapport sur ce chemin de fer date du 1er octobre 1889, et depuis cette date les travaux de construction ont fait des progrès constants. La longueur totale du chemin, y compris le pont sur les Grands Narrows, est de 98½ milles.

La section qui s'étend depuis la Pointe Tupper, sur le détroit de Canso, jusqu'aux Grands Narrows, 45½ milles, entreprise par MM. Isbester et Reid, est presque terminée, le gros de l'ouvrage à faire consistant surtout dans le remplissage de deux forts remblais avec les trains et environ 14 milles de ballastage. Les autres menus ouvrages encore à faire consistent à mettre la dernière main à des petits bouts de chemin.

Le pont des Grands Narrows, construit par MM. Reid et Isbester, se compose de 6 travées en acier de 242 pieds chacune, et d'une travée tournante de 244 pieds, reposant sur des piles et culées en maçonnerie massive, les culées et la pile de pivot étant assises sur des pilotis. Les six piles reposent dans plus de 70 pieds d'eau, sur une solide fondation. La structure a une belle et solide apparence et fait honneur aux entrepreneurs, qui en ont fait un ouvrage de première classe sous tous les rapports. Il y aura quelques légères dépenses à faire pour sa structure sous forme de pilotis de défense, de poteaux de halage, et pour l'éclairage des signaux, et une cuirasse de fer pour la pile du pivot. Jusqu'à ce que le chemin soit ouvert à la circulation du public, on se propose de laisser le pont ouvert afin de n'occasionner aucun retard aux vaisseaux naviguant dans ces eaux. Le pont a 1,700 pieds de longueur.

La section s'étendant des Grands Narrows à Sydney-Nord, Sydney et le chemin de fer de la Compagnie houillère Internationale, longueur de 52¾ milles, dont MM. Simms et Slater sont les entrepreneurs, et que le gouvernement finit aux termes du contrat, est terminée, à l'exception d'environ 4 milles de ballastage, l'ajustement du ballast, quelques clôtures, et le prolongement jusqu'à l'eau profonde à Sydney-Nord.

Le matériel roulant qui reste à livrer se compose des 5 voitures de voyageurs de première classe, 6 voitures de voyageurs de deuxième classe, 3 wagons à bagages, et trois wagons-fumoirs. Ce chemin, comme celui d'Oxford et New-Glasgow, a une apparence bien permanente. Les ponts sont des structures en acier, reposant sur de la maçonnerie solide; les ponceaux sont en maçonnerie, les conduites en fer et en argile vitrifiée d'une force double; les remises aux locomotives à la Pointe Tupper et à Sydney, sont en briques; les bâtiments des gares sont bien disposés et de belle apparence. Il y a un quai commode à la Pointe Tupper et un autre à Sydney, tous deux de solides constructions. A Sydney-Nord le chemin est construit jusqu'à la gare de la ville, où l'on a érigé un beau groupe de bâtiments.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT EN EXPLOITATION POUR L'ANNÉE FINISSANT LE 30 JUIN 1890.

	Milles.
Chemin de fer Intercolonial	894
Chemin de fer de Prolongement-Est	80
Embranchement de Windsor	32
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	211
	1,217

Le résultat du mouvement d'affaires de l'année pour ces chemins de fer peut s'énumérer comme suit:—

Nom du chemin de fer.	N'bre de milles en moyenne p.l'année.	—	Total.	Profit.	Perte.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.
Intercolonial	894	Recettes	2,928,080 92		
		Frais d'exploitat.	3,481,472 97	.....	553,392 05
Prolongement-Est	80	Recettes	84,658 95		
		Frais d'exploitat.	79,102 77	5,556 18	
Embranchement de Windsor	32	Recettes	30,162 46		
		Frais d'exploitat.	18,982 82	11,179 64	
Ile du Prince-Edouard	211	Recettes	160,971 78		
		Frais d'exploitat.	266,485 85	.....	105,514 07
				16,735 82	658,906 12 16,735 82
Total	1,217	Perte nette	.....	.....	642,170 30

L'état qui précède n'indique pas un résultat aussi satisfaisant qu'on pourrait le désirer, au point de vue des affaires, mais quelques-unes des circonstances qui ont contribué aux pertes dans l'opération des chemins de fer ont sans doute produit des avantages incalculables pour le commerce général du pays.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Les fortes pertes subies dans l'opération de cette ligne sont principalement dues aux causes suivantes: l'ouverture de la "Ligne Courte" entre Saint-Jean et Montréal, les nombreux renouvellements de rails, et les dépenses causées par la consolidation des ponts en fer.

Le tableau suivant fait voir le montant fotal des recettes brutes, les tonnes de fret, et le nombre des voyageurs transportés chaque année, depuis le premier juillet 1876, date de l'ouverture au trafic de ce chemin comme ligne unique directe.

Années.	Moyenne de milles en exploitation.	Recettes.	Tonnes de fret transportées.	Nombre de voyageurs transportés.
		$ cts.		
1876-77	714	1,154,445 35	431,327	613,428
1877-78	714	1,378,946 78	522,710	618,957
1878-79	714	1,292,099 69	510,861	640,101
1879-80	825	1,506,298 48	561,924	581,483
1880-81	840	1,760,393 92	725,577	631,245
1881-82	840	2,079,262 66	838,956	779,994
1882-83	840	2,370,921 10	970,961	878,600
1883-84	847	2,353,647 26	1,001,163	920,870
1884-85	861	2,368,153 65	970,089	914,785
1885-86	866	2,383,200 77	1,008,545	889,864
1886-87	867	2,596,009 83	1,131,334	940,144
1887-88	886	2,912,783 85	1,275,995	996,194
1888-89	894	2,895,364 35	1,204,790	1,091,189
1889-90	894	2,928,080 92	1,353,417	1,170,249

Avant la clôture d'un nouvel exercice, la section d'Oxford et New-Glasgow de l'Intercolonial et le chemin de fer du Cap-Breton seront en exploitation, et dans mon prochain rapport annuel leurs opérations seront traitées comme faisant partie de celles de l'Intercolonial. Cela ajoutera 171 milles aux chemins de fer de l'Etat, en exploitation.

La quantité de charbon transportée sur l'Intercolonial, des houillères de la Nouvelle-Ecosse à la Jonction de la Chaudière, et à l'ouest de ce point, depuis l'ouverture de ce trafic en 1879, a été comme suit :—

—	Tonneaux.	—	Tonneaux.
1879	570	1885	165,791
1880	10,246	1886	175,512
1881	30,629	1887	192,022
1882	35,089	1888	173,730
1883	54,891	1889	157,407
1884	112,898		

Le relevé suivant indique la quantité et la classification du matériel roulant acheté au compte du capital jusqu'au 30 juin 1889, aucune addition n'a été faite pendant le dernier exercice :—

—	Locomotives.	Voitures à voyageurs.					Fourgons de conducteurs.	Wagons fermés.	Wagons-plateformes.	Wag. à houille de 3 espèces différentes.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	*Flangers.*	Chasse-neige à vap.
		Wagons-lits et wag.-sal. de 1re clas.	1re classe.	Wagons-lits de 2e classe.	2e classe.	Wag.-poste, etc.								
	176	17	75	6	76	51	81	1868	1470	2186	40	10	17	2

N.B.—Quatre des wagons à bagages circulent comme fourgons de conducteurs, et 118 wagons-plateformes servent pour le charbon.

Le matériel suivant a été reconstruit durant l'année et porté aux frais d'entretien :

—	Locomotives.	Voitures à voyageurs.					Fourgons de conducteurs.	Wagons fermés.	Wagons-plateformes.	Wagons à houille de différentes espèces.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	*Flangers.*	Chasse-neige à vap.
		Wagons-lits et wag.-sal. de 1re cl.	1re classe.	Wagons-lits de 2e cl.	2e classe.	Wag.-poste, etc.								
1889-90	....	.....	2	....	3	1	....	67	46	95	1	....	....	....

On a posé durant l'exercice 13,125 tonnes de rails d'acier de 67 livres pour remplacer les rails de 56 livres. Si ces rails sont bons, ils amélioreront grandement le chemin, et lui donneront une assise beaucoup plus solide que le rail plus léger sous les trains pesants.

Le service des malles d'Europe s'est fait avec grande célérité, et a donné, je crois, satisfaction en général. Le wagon-dortoir attaché au train spécial de la malle anglaise a été très apprécié.

Les trains rapides de marchandises inaugurés il y a une couple d'années dans l'intérêt spécial du commerce de poisson frais entre les provinces maritimes et l'ouest, ont rendu de grands services en expédiant rapidement une classe de marchandise qui exige tout spécialement une prompte livraison. Cependant, le développement de ce commerce n'a pas répondu à mes prévisions. Ce train court d'une extrémité à l'autre du chemin, y compris les arrêts, à une vitesse d'environ 22 milles à l'heure.

COMPTE DU CAPITAL.

Coût total du chemin et du matériel au 30 juin '89.		$46,542,987 33
Dépenses durant l'exercice.		
Augmentation de facilités aux stations, têtes de lignes et aux stat. de jonct.	$110,103 88	
Embranchements	229,616 10	
Freins à air comprimé sur les wagons aux marchandises	12,739 00	
Appareils de chauffage à vapeur fournie par la locomotive	11,333 03	
Construction originale	1,454 47	365,246 48
Coût total au 30 juin 1890		$46,908,233 81
Ce chiffre peut se décomposer comme suit :—		
Chemin		$39,926,849 44
Matériel roulant		6,981,384 37
Total		$46,908,233 81

Dans le but de mieux protéger le public voyageur et les employés, un système de chauffage à la vapeur fournie par la locomotive, et d'éclairage à l'électricité, a été introduit dans toutes les voitures à voyageurs, dont 102 sont maintenant munies d'appareils de chauffage à la vapeur, et 81 d'appareils d'éclairage à l'électricité. Le frein à air comprimé a aussi été posé sur 464 wagons aux marchandises. L'entretien de ces améliorations augmentent sérieusement les frais d'exploitation, l'éclairage à l'électricité étant très dispendieux. Je suis cependant fortement favorable à l'extension de ces améliorations à tout le matériel roulant, et je me propose, en conséquence, de demander au très honorable ministre des chemins de fer et des canaux d'inscrire pour cette fin une somme dans le budget qui sera soumis au parlement.

On dit que le chauffage à la vapeur fonctionne admirablement, mais qu'on ne peut se fier complètement à l'éclairage à l'électricité ; il donne une lumière excellente tant qu'il brûle, et il est susceptible de se déranger en route, en partie à cause du mouvement du train, et dans ce cas il faut revenir à l'ancien système d'éclairage par les lampes. J'espère cependant qu'on finira par remédier à cette difficulté et aux frais excessifs qu'il occasionne. Les freins à air comprimé sur les wagons aux marchandises ont prouvé leur grand avantage, et je crois que le jour n'est pas éloigné où ils seront en usage général sur tous les chemins de fer du Canada.

A Halifax la cour et les bâtiments destinés aux voyageurs et aux marchandises sont tout à fait insuffisants et trop embarrassés pour permettre de faire l'ouvrage d'une manière satisfaisante et rapide. On le sent depuis longtemps, mais surtout depuis que les opérations du chemin de fer Canadien du Pacifique s'y font. Il sera nécessaire d'agrandir la cour, de poser des voies, et de construire de nouveaux bâtiments le plus tôt possible. Le coût de ces ouvrages, à part le terrain et les dommages, peut-être évalué à $350,000.

Le chemin et le matériel roulant sont en très bon état, mais le service des trains rapides est dur pour tous les deux, et nécessite un supplément de travail et de dépenses pour les maintenir à la hauteur des besoins.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

COMPTE DU CAPITAL.

Il n'a été fait aucune dépense pour le compte du capital pendant l'exercice 1889-90. Les chiffres sont comme suit :—

Chemin	$1,122,547 70
Matériel roulant	196,183 79
Total le 30 juin 1890	$1,318,731 49

Il s'est produit une amélioration et dans les recettes et dans les frais d'exploitation, indiquant une petite somme de recettes nettes, comme je l'ai déjà dit.

Le tableau suivant indique les recettes et les frais d'exploitation de chaque année depuis que le gouvernement a acheté ce chemin :

——	1884-85.	1885-86.	1886-87.	1887-88.	1888-89.	1889-90.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Recettes	73,050 01	66,893 11	64,107 10	70,552 20	72,436 65	84,658 95
Frais d'exploitation	78,273 65	94,756 06	94,254 04	90,954 73	90,719 04	79,102 77
Profit	.....	.....	.....	.....	.....	5,556 18
Perte	5,223 64	27,862 95	30,146 94	20,402 53	18,282 39	.....

Le chemin et le matériel roulant ont été maintenus en bon état, et le chemin est en excellent état de service.

Le bateau-passeur *Norwegian* faisant le service entre Mulgrave et Port-Hawksbury, dans le détroit de Canso, a été détruit par un incendie l'hiver dernier. On a fait des arrangements pour se procurer un nouveau bateau, et dans l'intervalle le steamer *Goliah* a été frêté pour faire ce service.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

La Compagnie du chemin de fer de Windsor et Annapolis continue à exploiter le chemin, le gouvernement entretient la voie et les constructions, comme ci-devant, le première recevant $\frac{2}{3}$ et le second $\frac{1}{3}$ des recettes brutes.

Le résultat des opérations de l'année est comme suit :

Un tiers des recettes brutes payées au gouvernement	$30,162 46
Coût d'entretien de la voie et des constructions	18,982 82
Profit	$11,179 64

La voie permanente et les constructions ont été bien entretenues, et le chemin est en bon état de service.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Compte du capital.

Comme on n'a fait aucune dépense pour le compte du capital les chiffres restent semblables à ceux de la fin du dernier exercice :—

Coût du chemin	$3,283,051 89
Coût du matériel roulant	458,729 00
Total	$3,741,780 89

Le matériel roulant porté au compte du capital et représentant cette somme de $458,729, se compose comme suit :—

Locomotives	21
Voitures de 1re classe	17
Voitures de 2e classe et à bagage	15
Wagons-poste et fumoirs	3
Wagons fermés et à bestiaux	175
Wagons-plateformes	125
Fourgons de conducteurs	3
Fourgon de payeur	1
Chasse-neige	8
Flangers	9

Compte de revenu.

Le manque partiel de récoltes l'an dernier a diminué le volume du trafic comparé à celui de l'an dernier. Le nombre de voyageurs a diminué de 14,681, et les recettes provenant de cette somme de trafic, de $5,231.29. Le tonnage des marchandises a diminué de 4,078 tonnes, et les recettes du fret, de $5,930.99. Les recettes provenant des malles et de diverses sources ont augmenté de $764.50. Malgré la diminution du trafic, on n'a pas jugé à propos de réduire le service des trains, et le nombre de milles parcourus par les trains accuse une augmentation de 4,279 milles sur le chiffre de l'an dernier, ce qu'on peut attribuer au service de trains spéciaux en rapport avec le steamer *Lansdowne* et au service des bateaux à glace au Cap Traverse.

Les recettes et les frais d'exploitation pour l'exercice ont été comme suit :—

Recettes	$160,971 78
Frais d'exploitation	266,485 85
Perte	$105,514 07

Ce peu satisfaisant résultat est peut-être partiellement expliqué par la diminution du volume de trafic sans aucune réduction dans le service des trains, et de plus par le remplacement de six des vieux ponts de bois par des constructions en fer et en acier.

Le matériel roulant construit durant l'exercice se compose de : 1 wagon fermé, 11 wagons plateformes.

Le chemin et le matériel roulant sont en très bon état.

CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS EN ARGENT, EN RAILS ET EN TERRES

LISTE des chemins de fer recevant une subvention en argent par mille, en une somme ronde, ou 15 pour 100 sur le coût des tunnels ou ponts; indiquant le chiffre de la subvention accordée à chacun, les montants payés jusqu'au 30 juin 1889, dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1890, et durant le trimestre terminé le 30 septembre 1890, respectivement; et aussi la somme totale payée jusqu'à cette dernière date.

Nom du chemin de fer.	Longueur évaluée en milles.	Subvention accordée.	Subvention payée jusqu'au 30 juin 1889	Subvention payée dur'nt l'exercice terminé le 30 juin 1890.	Subvention payée dur'nt les 3 mois terminés le 30 sept. 1890.	Subvention payée jusqu'au 30 sept. 1890.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Albert-Sud	16	51,200 00	20,815 63	.....	.....	20,815 63
Amherstburg et Lake Shore	20	64,000 00	.....	.....	.....	.....
Baie des Chaleurs	70	620,000 00	375,500 00	148,675 00	.....	524,175 00
Jonction de Beauharnois	30	96,000 00	54,650 00	4,250 00	.....	58,900 00
Belleville et Lac Nipissing	30	96,000 00	.....	.....	.....	.....
Belleville et North Hastings	7	22,400 00	21,888 00	.....	.....	21,888 00
Brantford, Waterloo et lac Erié	18	57,600 00	.....	36,620 00	.....	36,620 00
Brockville, Westport et Saut Ste-Marie	60	192,000 00	45,000 00	.....	33,840 00	78,840 00
Bouctouche et Moncton	32	102,400 00	61,054 00	4,365 57	1,600 43	67,020 00
Canada-Atlantique	59 and bridge	314,400 00	102,355 00	149,812 20	30,188 00	282,355 20
Canada-Central	120	1,525,250 00	1,525,250 00	.....	.....	1,525,250 00
Canadien du Pacifique	2005	25,000,000 00	25,000,000 00	.....	.....	25,000,000 00
Extension Can. du Pacifi.	160	1,500,000 00	.....	.....	.....	.....
Cap Rouge et St-Laurent	12	38,400 00	.....	.....	.....	.....
Pour une ligne du Cap Tourmente vers la Malbaie	20	64,000 00	.....	.....	.....	.....
Caraquette	67	224,000 00	224,000 00	.....	.....	224,000 00
Central, N.-B	44½	142,400 00	.....	.....	.....	.....
Cobourg, Northumberland et Pacifique	30	96,000 00	.....	.....	.....	.....
Vallée de Cornwallis	14	44,800 00	.....	.....	.....	.....
Colombie et Kootenay	35	112,000 00	.....	.....	.....	.....
Cumberland	14	44,800 00	.....	29,400 00	.....	29,400 00
Cie de Chaux du Canada	6	22,400 00	15,360 00	.....	.....	15,360 00
Comté de Drummond	58½	187,200 00	28,872 00	12,428 00	53,200 00	94,500 00
Elgin, Petitcodiac et Havelock	12	38,400 00	38,400 00	.....	.....	38,400 00
Erié et Huron	52	166,400 00	96,000 00	.....	.....	96,000 00
Esquimalt et Nanaïmo	71	750,000 00	750,000 00	.....	.....	750,000 00
Une ligne de Frédéricton au ch. de fer de N.-B. *via* Oromocto et Gagetown	30	96,000 00	.....	.....	.....	.....
Cie de Pont de Frédéricton et de Ste-Marie	1½	30,000 00	30,000 00	.....	.....	30,000 00
Grand Tronc, Baie Georgienne et lac Erié	15	48,000 00	.....	.....	.....	.....
Great Eastern	60	229,500 00	19,200 00	6,719 50	1,975 00	27,894 50
Great Northern	50	160,000 00	25,088 00	20,000 00	.....	45,088 00
Jonction de Guelph	16	51,200 00	46,000 00	.....	.....	46,000 00
Embranchement de Harvey	3	9,600 00	5,554 00	.....	.....	5,554 00
Hereford	49	156,800 00	63,900 00	91,300 00	.....	155,200 00
International	49	156,800 00	152,960 00	3,840 00	.....	156,800 00
Inverness et Richmond	50	50,000 00	.....	.....	.....	.....
Irondale, Bancroft et Ottawa	50	160,000 00	15,000 00	.....	.....	15,000 00
Union Jacques-Cartier	.....	20,000 00	.....	.....	.....	.....
Joggins	18½	58,400 00	26,138 00	9,762 00	.....	35,900 00
Kingston et Pembroke	15	48,000 00	48,000 00	.....	.....	48,000 00
Kingston, Smith's Falls et Ottawa	56	179,200 00	.....	.....	.....	.....
Pr une ligne, de Lachine Bk à la Rivière des Prairies	15	48,000 00	.....	.....	.....	.....

CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS EN ARGENT, EN RAILS ET EN TERRES—*Suite.*

LISTE des chemins de fer recevant une subvention en argent par mille, etc., jusqu'au 30 juin 1889.

Nom du chemin de fer.	Longueur évaluée en milles.	Subvention accordée.	Subvention payée jusqu'au 30 juin 1889.	Subvention payée durant l'exercice terminé le 30 juin 1890.	Subvention payée durant les 3 mois terminés le 30 juin 1890.	Subvention payée jusqu'au 30 sept. 1890.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
L'Assomption	3½	11,200 00	11,200 00	.....	.....	11,200 00
Lac Erié, Essex et Détroit.	77	278,400 00	106,500 00	11,900 00	.....	118,400 00
Col. du Lac Témiscamingue	53½	177,200 00	26,400 00	26,360 00	.....	52,760 00
Leamington et St-Clair	16	51,200 00	51,200 00	.....	.....	51,200 00
Massawippi	10	32,000 00	.....	.....	.....	.....
Jonction Massawippi	15	48,000 00	.....	.....	.....	.....
Maskinongé et Nipissing	30	96,000 00	.....	.....	.....	.....
Embranch. de Minudie	5½	17,600 00	.....	.....	.....	.....
Montréal et Sorel	45	112,000 00	69,922 00	.....	.....	69,922 00
Montr. et Jon. de Champlin	63	103,600 00	83,100 00	5,400 00	.....	88,500 00
Montr. et Lac Maskinongé.	13½	42,200 00	19,700 00	20,080 00	.....	39,780 00
Montréal et de l'Ouest	70	361,270 00	.....	.....	.....	.....
Pour une ligne de Mount-Forest à Walkerton	24	76,800 00	.....	.....	.....	.....
Napanee, Tamworth et Québec	60	204,400 00	89,600 00	95,744 00	6,400 00	191,744 00
Nouv.-Brunsw. et I.P.-E.	37	118,400 00	113,440 00	.....	.....	113,440 00
Nord et Ouest du N.-B.	100	320,000 00	311,900 00	100 00	.....	312,000 00
Nord et Jonction du Pac.	110	1,320,000 00	1,284,400 00	35,000 00	.....	1,319,400 00
Central de la N.-Ecosse	80	256,000 00	.....	219,100 00	.....	219,100 00
Ontario et Pacifique	53	172,400 00	.....	.....	.....	.....
Oxford-Mountain	31	79,200 00	.....	.....	.....	.....
Ottawa et Val. de la Gatin.	62	320,000 00	.....	.....	.....	.....
Ottawa et Parry-Sound	52	166,400 00	.....	.....	.....	.....
Pour une ligne d'Ottawa à Morrisburg	52	166,400 00	.....	.....	.....	.....
C. de f. et de Nav. d'Oshawa	7	22,400 00	.....	.....	.....	.....
Colonisat. de Parry-Sound.	40	128,000 00	.....	.....	.....	.....
Pontiac et Jonct. du Pac.	95½	337,100 00	174,828 00	.....	.....	174,828 00
Pontiac et Renfrew	6	19,200 00	.....	9,800 00	3,800 00	13,600 00
Port-Arthur, Duluth et Ouest	89¾	287,200 00	.....	.....	21,345 00	21,345 00
Province de Québec: Montréal à Québec	159	954,000 00	2,394,000 00	.....	.....	2,394,000 00
do Ottawa	120	1,444,000 00				
Québec-Central	105	348,342 00	60,342 00	.....	.....	60,342 00
Québec et Lac Saint-Jean.	214	1,003,495 00	709,915 00	38,440 00	.....	748,355 00
Québec, Montmorency et Charlevoix	30	96,000 00	.....	65,600 00	.....	65,600 00
Jonction de Richmond-Hill	5	16,000 00	.....	.....	.....	.....
Norfolk-Sud	17	54,400 00	54,400 00	.....	.....	54,400 00
Pacifique d'Ontario-Sud	49	158,400 00	.....	.....	.....	.....
Pour une ligne de Shelburne vers Annapolis	75	240,000 00	.....	.....	.....	.....
Sicamous sur le C. C. P. jusq. près du Lac Okanagan	51	163,200 00	.....	.....	.....	.....
Central de Ste.-Catherine et Niagara	46	147,200 00	26,640 00	.....	.....	26,640 00
St-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay	40	217,600 00	92,813 00	.....	.....	92,813 00
Pour une ligne de Saint-Césaire à Saint-Paul	5	16,000 00	.....	.....	.....	.....
Saint-Louis, Richiboucto et Bouctouche	7	22,400 00	22,400 00	.....	.....	22,400 00
Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup	44	140,800 00	.....	.....	.....	.....

CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS EN ARGENT, EN RAILS ET EN TERRES—*Fin.*

LISTE des chemins de fer recevant une subvention en argent par mille, etc., jusqu'au 30 juin 1889.

Nom du chemin de fer.	Longueur évaluée en milles.	Subvention accordée.	Subvention payée jusqu'au 30 juin 1889.	Subvention payée durant l'exercice terminé le 30 juin 1890.	Subvention payée durant les 3 mois terminés le 30 juin 1890.	Subvention payée jusqu'au 30 sept. 1890.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
St.-Laurent et Adirondac..	18	57,600 00	.....	.....	.....	.....
St. Stephen et Milltown...	3½	11,200 00	.....	.....	.....	.....
Tunnel de la fr. St-Clair....	2	375,000 00	.....	173,000 00	50,800 00	223,800 00
Vallée de Stewiacke et Lansdowne	25	80,000 00	.....	.....	.....	.....
Pour une l. de Summerside à Richmond	3	9,600 00	.....	.....	.....	.....
Témiscouata	119	649,200 00	412,900 00	74,300 00	.....	487,200 00
Mille-Iles..	17	54,400 00	.....	10,400 00	.....	10,400 00
Vallée de Tobique.....	25	124,800 00	.....	.....	17,653 74	17,653 74
Toronto, Grey et Bruce....	5	16,000 00	14,656 00	.....	.....	14,656 00
Pour une ligne de Truro à Newport.....	49	156,800 00	.....	.....	.....	.....
Vaudreuil et Prescott.....	60	192,000 00	.....	.....	41,084 00	41,084 00
Pacifique d'Ontario-Ouest.	80	256,000 00	60,800 00	189,200 00	.....	250,000 00
Jonction de Waterloo.....	11	35,200 00	.....	.....	.....	.....
Comtés de l'Ouest.....	20	500,000 00	9,487 00	381,950 00	69,970 00	461,407 00
Woodstock et Centreville..	26	83,200 00	.....	.....	.....	.....
Totaux	.....	46,040,957 00	34,951,527 63	1,873,546 27	331,856 17	37,196,930 07

Liste des chemins de fer recevant des subventions de sommes fixes pendant un certain nombre d'années :—

Nom du chemin de fer.	Conditions de la subvention.
Atlantique et Nord-Ouest..	Subvention n'excédant pas $250,000 par année pendant 20 ans.
Ch. de f. de Transp. Marit. de Chignecto..	do 170,602 do do

Le chemin de fer subventionné de Montréal à St. Andrews, Saint-Jean et Halifax, au montant de $250,000 par année pendant 20 ans, et entrepris par la Compagnie de chemin de fer Atlantique et du Nord-Ouest, a été divisé en trois sections comme suit :—

(1.) De Montréal à Sherbrooke, 108 milles.
(2.) De la frontière Internationale à Mattawamkeag, 144 milles.
(3.) De Harvey à Salisbury, 115 milles.

Les deux premières sections sont terminées et en exploitation, donnant droit à la compagnie de recevoir la somme de $186,000 par année pendant 20 ans.

Sur le chemin de fer de transport maritime de Chignecto, les travaux sont poussés avec vigueur, et il est tout probable qu'il sera terminé en janvier 1892.

Coût des lignes de chemin de fer construites par le gouvernement fédéral, et transférées à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.....$30,172,713 71

Cout des chemins de fer du gouvernement fédéral, le 30 juin 1890.

Chemin de fer Intercolonial	$46,908,233 81
do de Prolongement-Est	1,318,731 49
do du Cap-Breton	3,019,752 61
do d'Oxford et New-Glasgow	1,556,015 61
Total	$52,802,733 52

Liste des chemins de fer dont les subventions de vieux rails de la valeur inscrite en regard de leurs noms respectifs ont été autorisées par le Parlement :—

Nom du chemin de fer.	Valeur des vieux rails de fer accordés comme subv.	Observations.
	$ cts.	
Albert	14,665 45	
Central du Nouveau-Brunswick	83,612 54	Gagnés et transférés.
Embranchement de Chatham	24,439 84	do do
Elgin, Petitcodiac et Havelock	44,252 82	do do
Kent-Nord	58,334 27	
Compagnie de filature d'Halifax	4,335 00	
Compagnie d'acier du Canada	11,964 66	

Liste des chemins de fer dont les subventions en terres ont été autorisées par le Parlement.

Nom du chemin de fer.	Milles.	Acres accordés	Observations.
Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta.	50	320,000	
* Alberta et Athabaska	300	1,920,000	
Brandon et Sud-Ouest	17	108,800	
Calgary et Edmonton	340	2,176,000	
Pacifique Canadien	2,185	26,184,000	2,005 milles construits et en exploitat.
Esquimalt et Nanaïmo	78	1,900,000	Terminé et en exploitation.
Grand Central du Nord-Ouest	450	2,880,000	50 milles construits.
Cie de ch. de f. et de canal du lac Manitoba	142	902,000	
Lac Seul	18	115,200	
Manitoba et Nord-Ouest	456	2,918,400	206 milles construits.
Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	150	960,000	
Manitoba et Sud-Est	110	704,000	
Cie de ch. de f. et de houille de Medicine-Hat	8	51,200	
Nord-Ouest du Canada	330	3,300,000	
Cie de houille et de navig. du Nord-Ouest	210	1,091,100	109 milles construits et en exploitation.
Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan	348⅓	2,229,333	248 milles construits.
Cie de ch. de fer et de h. de la Val. de Red-Deer	55	352,000	
Winnipeg et Baie-d'Hudson	Pas de distance nommée		6,400 acres par mille dans le Manitoba et 12,800 dans les Territoires du Nord-Ouest. 40 milles construits.
Montagne de Bois et Qu'Appelle	240	1,536,000	

* Nom changé par 52 Vic., chap. 65, en celui de "Cie de chemin de fer du Nord-Ouest du Canada."

Je ne possède pas les renseignements nécessaires pour me permettre de dire dans quel état se trouvent les subventions de terres quant aux quantités de terres transportées par le gouvernement aux compagnies.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant général.

A M. A. P. Bradley,

Secrétaire du ministère des chemins de fer et canaux.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DU SURINTENDANT EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 8 octobre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant du mouvement des recettes et dépenses du chemin de fer Intercolonial, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

J'y annexe les rapports de l'ingénieur en chef et du surintendant des mécaniciens, et les divers états de compte suivants préparés par le premier comptable et trésorier:—

N° 1. Compte du capital.
2. Compte du revenu.
3. Frais de traction.
4. Dépenses pour voitures et wagons.
5. Entretien de la voie et des travaux d'art.
6. Dépenses des stations.
7. Frais généraux.
8. Compte des approvisionnements.
9. Bilan général.
10. Etat comparatif des moyennes.

La longueur du chemin de fer en exploitation a été, cette année, de 894 milles.

COMPTE DU CAPITAL.

Le prix de revient du chemin et de son équipement au 30 juin 1889, était de		$46,542,987 33
Les additions de l'année ont été les suivantes:—		
Agrand. de hang. p. les rép. des wag. à Richmond	$ 2,491 90	
Construction d'un Y à Truro	5,757 46	
Nouvelles améliorations à Moncton	76,160 49	
do do Saint-Jean	25,693 85	
Embranchement de Dartmouth	14,550 27	
do d'Indian-Town	427 41	
do de la ville de la Riv.-du-Loup.	588 03	
do de Saint-Charles	214,050 42	
Freins à air comprimé sur les wag. de marchand.	12,739 00	
Chauffage des wag. à la vap. fournie par la locom.	11,333 03	
Construction	1,454 47	
		365,246 48
		$46,908,233 81

L'agrandissement du hangar à Richmond est devenu nécessaire à cause de l'augmentation du trafic, qui exige un plus grand nombre de wagons et par conséquent plus de place pour les réparer.

L'Y à Truro était également nécessaire à cause de l'augmentation du trafic, et lorsqu'il sera terminé il facilitera le mouvement des trains.

Les nouvelles améliorations à Moncton consistent en une grande bâtisse en briques de deux cents pieds de long par cent dix pieds de large, qui servira d'atelier de montage pour la réparation des locomotives, et en une remise circulaire pour les locomotives, aussi en briques, de deux cent quarante pieds de diamètre. Elle est munie d'une plaque tournante dans le centre et peut abriter vingt locomotives à la fois.

Le contrat d'entreprise de ces constructions stipule qu'elles seront terminées le 31 décembre 1889, mais elle n'étaient terminées ni l'une ni l'autre à cette date, ni même le 30 juin, et il est peu probable que l'atelier de montage soit terminé cet automne. Ce retard a nui considérablement à la réparation des locomotives.

La dépense à Saint-Jean a été faite pour l'achat d'un morceau de terrain contigu à la gare du chemin de fer.

Les dépenses faites sur les lignes d'embranchement ont été faites pour payer les dommages aux terres, et pour les dépenses légales se rattachant aux règlements de ces réclamations.

Le posage du frein à air comprimé de Westinghouse aux wagons de marchandises s'est continué pendant l'année jusqu'à concurrence du crédit voté à cette fin.

Il y a maintenant 464 wagons munis de ce frein à air comprimé. Il fonctionne d'une manière satisfaisante et diminue les risques auxquels sont exposés les employés.

On a continué le posage des appareils de chauffage à la vapeur fournie par la locomotive dans les voitures aux voyageurs, et 39 voitures en sont maintenant munies.

Il y a maintenant 102 voitures munies de ces appareils, et, d'après l'expérience des trois derniers hivers, on peut dire qu'ils ont fonctionné d'une manière satisfaisante et ont considérablement réduit le danger des incendies.

COMPTE DU REVENU.

Les recettes et les dépenses de l'année se chiffrent comme suit:—

Dépenses	$ 3,481,472 97
Recettes	2,928,080 92
	$ 553,392 05

Les recettes brutes de l'année ont été un peu supérieures à celles de l'exercice précédent:—

Recettes brutes en 1889-90	$ 2,928,080 92
do 1888-89	2,895.364 35
	$ 32,716 57

Il y a eu augmentation de $44,566.13 dans les recettes provenant des marchandises et une diminution de $12,376.39 provenant des voyageurs.

Le nombre de voyageurs transportés pendant l'année comparé à l'exercice précédent, est comme suit:—

En 1889-90	1,170,249
En 1888-89	1,091,189
Augmentation	79,060

Sur cette augmentation, 73,209 proviennent du trafic local, et 5,851 du trafic d'entier parcours.

Le nombre de milles parcourus par les voyageurs locaux a augmenté comme suit:

	Milles.
En 1889-90	34,686,887
En 1888-89	34,097,914
Augmentation	588,873

Le nombre de milles parcourus par les voyageurs d'entier parcours a diminué comme suit:—

	Milles.
En 1888-89	18,179,887
En 1889-90	16,979,350
Diminution	1,200,537

L'augmentation du nombre des voyageurs d'entier parcours et la diminution du nombre de milles qu'ils ont parcouru, semblent indiquer qu'un grand nombre des voyageurs d'entier parcours ont pris la route de Saint-Jean, au lieu de celle de Lévis et Québec, comme ci-devant, et cela expliquera la diminution des recettes provenant des voyageurs.

Le poids du fret transporté se compare comme suit avec l'exercice précédent :—

	Tonnes.
En 1889-90	1,353,417
En 1888-89	1,204,790
Augmentation	148,627

Voici un état comparatif de quelques-uns des principaux articles du fret transporté cette année et l'année précédente :—

Articles.	1888-89.	1889-90.	Augmentation	Diminution.
Barils de farine	927,014	1,094,193	167,179	.....
Boisseaux de grain	1,519,862	2,597,951	1,078,089	.....
Pieds de bois	197,545,777	209,904,071	12,358,294	.....
Têtes de bétail vivant	77,661	80,065	2,404	.....
Autres marchandises, tonnage	814,993	917,039	92,046	.....

Le commerce de charbon des mines de la Nouvelle-Ecosse aux provinces de l'Ouest n'a pas été aussi considérable que l'année précédente.

Durant les 12 mois terminés le 31 décembre :—

	Tonnes.
1888	173,732
1889	157,407
	16,325

FRAIS D'EXPLOITATION.

Les frais d'exploitation ont été beaucoup plus élevés que l'an dernier, comme on le verra par la comparaison suivante :—

En 1889-90	$ 3,481,472 97
En 1888-89	3,153,928 69
	$ 327,544 28

Ils se comparent comme suit avec l'an dernier :—

Par mille parcouru par les locomotives :—

	Centins.
1889-90	59·05
1888-89	57·48

Par mille parcouru par les convois :—

	Centins.
1889-90	70·62
1888-89	68·69

Par mille de chemin de fer .—

1889-90	$ 3,894.26
1888-89	3,527.88

Les réparations nécessaires ont été faites à la voie permanente et aux bâtiments, et tous les ouvrages se rattachant au chemin de fer ont été entretenus en bon état.

227,486 traverses neuves ont été posées sur la voie.

Cent milles de la voie ont été reballastés. Quarante-deux voies d'évitement ont été construites à divers endroits pour faciliter le trafic. Cent milles de la ligne-mère ont reçu de nouveaux rails d'acier plus pesants.

C'était une amélioration bien désirable à cause des locomotives et des wagons plus pesants dont on se sert maintenant, mais elle a augmenté les frais d'exploitation de l'année de $200,000 comparés à l'an dernier.

On a continué les ouvrages pour rendre les ponts plus forts. Le pont sur la rivière Tantramar, près de Sackville, et celui sur la Ristigouche, ont été rendus plus forts à des frais dépassant $26,000. Cinq autres ponts plus petits ont aussi été rendus plus forts au moyen d'entretoises latérales.

De nouveaux tabliers améliorés et des garde-fous en rails de fer ont été posés sur huit grands ponts pour rendre plus sûr le passage des trains.

Et cinquante petits ponts en bois de dix à vingt pieds de travée chacun ont été remplacés par des ponts en fer.

Les clôtures ont reçu les réparations nécessaires et quatre-vingt-dix-neuf milles de clôture ont été reconstruits.

Outre les réparations aux clôtures paraneige, seize mille cinq cents pieds linéaires de clôtures paraneige ont été reconstruits.

Les abris paraneige ont reçu les réparations nécessaires et mille trois cent soixante pieds linéaires d'abris paraneige ont été reconstruits.

Les bâtiments sur toute la ligne ont été réparés; on a construit un grand hangar pour le charbon, une gare, cinq hangars à marchandises, et quelques bâtiments plus petits. Les frais de réparation et de construction des bâtiments ont excédé ceux de l'an dernier de plus de quatre-vingt-dix-neuf mille piastres.

On a construit à diverses stations quinze signaux-sémaphores.

Les dommages causés par la crue de la rivière Debert le 20 juin 1889, ont été réparés, le solide remblai qui a été affouillé par l'eau a été reconstruit et protégé par un caisson en cèdre de cinq cents pieds de long, sur dix pieds de hauteur, rempli de pierres.

Le matériel roulant a subi les réparations nécessaires, et est en bon état.

On a porté au compte du revenu l'achat de six voitures à voyageurs, de deux cent soixante-dix-huit wagons à marchandises, et un chasse-neige, pour en remplacer un nombre égal retiré du service comme impropres à l'usage.

Le service de l'eau a été maintenu en bon état.

MATÉRIEL.

Valeur des fournitures achetées	$1,515,167 10
Valeur des fournitures employées	1,522,991 13
Vieux matériel vendu	116,343 24

A la fin de l'année les approvisionnements disponibles étaient de :—

Fournitures ordinaires, y compris le combustible	$ 339,882 52
Rails et attaches en fer et en acier	275,049 48
Vieux matériel à vendre	92,110 05
	$ 707,042 05

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

L'hiver de 1889-90 n'a pas été trop rigoureux en somme pour le chemin de fer, mais la chute de neige a été plus forte que d'ordinaire dans le district qui s'étend entre Sainte-Flavie, dans la province de Québec, et Newcastle, dans le Nouveau-Brunswick; les trains, cependant, n'ont pas été souvent retardés.

Le remaniement du service des convois de voyageurs en conséquence de l'ouverture au trafic de la "Ligne Courte" entre Montréal et Saint-Jean, le 3 juin 1889, a augmenté le nombre de milles parcourus par les convois de voyageurs pendant l'année, de deux cent vingt-quatre mille milles. Cela, joint à la plus grande vitesse qu'il a fallu donner aux trains, a fortement augmenté les frais d'exploitation du chemin de fer.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéisssant serviteur,

D. POTTINGER, *surintendant en chef.*

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat, Ottawa.

N° 1.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dt. Compte du capital, exercice terminé le 30 juin 1890. Av.

1889.		$ cts.	$ cts.	1889.		$ cts.
30 juin....	Coût du chemin de fer et de l'équipement	.....	46,542,987 33	30 juin....	Par le Canada	46,542,987 33
1890.						
10 juin....	Nouvelles améliorations, Moncton	76,160 49				
	do Saint-Jean	25,693 85				
	Agrand. du hang. aux réparations, Richmond	2,491 90				
	Y à Truro	5,757 64				
	Embranchement de Dartmouth	14,550 27				
	do d'Indian-Town	427 41				
	Construction	1,454 47				
	Embranchement de Saint-Charles	214,050 42				
	Freins à air pour wagons de fret	12,739 00				
	Embranchement de la ville de la Rivière-du-Loup	588 00				
	Wagons chauffés par la vapeur de la locomotive	11,333 03		1890.		
			365,246 48	30 juin....	Par le Canada	365,246 48
			46,908,233 81			46,908,233 81

Moncton, N.-B., 30 juin 1890.

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

N° 2.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dt. Compte du revenu, exercice expiré le 30 juin 1890. Av.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice expiré le 30 juin 1890.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice expiré le 30 juin 1890.
$ cts.		$ cts.	$ cts.		$ cts.
1,107,338 19	Frais de traction, relevé n° 1.....	1,144,372 74	867,170 70	Transp. des voyag.	854,794 31
686,862 66	Dép des wag. et voit., relevé n° 2	768,757 96	1,882,361 01	Fret do	1,926,927 14
	Entretien de la voie et des tra-		145,832 64	Malles et divers..	146,359 47
789,678 18	vaux, relevé n° 3..... ..	998,613 16			
369,874 54	Dépenses des gares, relevé n° 4...	370,202 98	2,895,364 35		2,928,080 92
178,808 09	Frais généraux do 5...	164,995 27	258,564 34	Balance ...	553,392 05
3,132,561 66		3,446,942 11			
21,367 03	Circul. par wagon et voit. p. mille.	34,530 86			
3,153,928 69		3,481,472 97	3,153,928 69		3,481,472 97

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1890.

N° 3.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Traction—(Relevé n° 1).

Exercice précédent.		Exercice expiré le 30 juin 1890.
$ cts.		$ cts.
10,345 90	Appointem. du mécanicien chef, des commis, frais de bureau et de voyage..	10,776 29
221,856 16	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs.....	244,717 34
437,882 58	Combustible.....	496,378 15
49,058 00	Huile, suif, chiffons et menus articles.....	52,506 58
296,625 82	Réparations aux locomotives, tenders et outils à locomotives	262,317 95
38,480 40	Eau, y compris les réparations aux pompes et réservoirs...	40,952 32
53,089 33	Divers	36,724 11
1,107,338 19		1,144,372 74

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1890.

N° 4.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dépenses des wagons—(Relevé n° 2).

Exercice précédent.	——	Exercice expiré le 30 juin 1890.
$ cts.		$ cts.
82,614 69	Réparations aux voitures à voyageurs	94,347 36
28,113 94	do wagons-poste, à messageries et à bagage	25,842 43
218,581 75	do wagons à marchandises et fourgons	259,324 15
	do chasse-neige et flangers, ci-devant compris dans l'entretien de la voie et des travaux d'art	7,163 87
238,168 33	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins	252,602 61
36,112 66	Huile et chiffons	28,481 87
61,792 43	Menus articles et combustible	78,165 24
21,478 86	Divers	22,830 43
686,862 66		768,757 96

THOMAS WILLIAMS,

Moncton, N.-B., 30 juin 1890. *Premier comptable et trésorier.*

N° 5.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Entretien de la voie et des travaux d'art—(Relevé n° 3).

Exercice précédent.	——	Exercice expiré le 30 juin 1890.
$ cts.		$ cts.
6,595 66	Appoint. de l'ingénieur, de ses aides et des commis, frais de bureau et de voyage	7,157 72
339,861 97	Gages des hommes employés à réparer la voie, les clôtures et les sémaphores, y compris le posage de nouvelles voies d'évitement	340,790 89
42,276 02	Lisses et attaches, y compris le posage de nouvelles voies d'évitement	250,089 17
63,408 37	Traverses	53,517 50
172,010 13	Bois de construction, bois de service, etc., pour réparer les ponts, fosses-bestiaux, passages à niveau, paraneiges, clôtures, etc	171,761 95
30,314 76	Réparations aux quais	10,612 69
68,838 05	Réparations aux bâtiments et plateformes	99,613 51
19,803 54	Répar. des outils (les chasse-neige et flangers ci-devant compris)	13,232 23
43,032 70	Enlèvement de la glace et de la neige	50,513 23
3,536 98	Divers	1,324 27
789,678 18		998,613 16

THOMAS WILLIAMS,

Moncton, N.-B., 30 juin 1890. *Premier comptable et trésorier.*

N° 6.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dépenses des stations—(Relevé n° 4).

Exercice précédent.	——	Exercice expiré le 30 juin 1890.
$ cts.		$ cts.
284,717 53	Appointements des chefs de gares, agents, commis, télégraphistes, préposés aux bagages, gardiens de cours, aiguilleurs, gardiens et journaliers	284,702 61
85,157 01	Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets et autres faux frais	85,500 37
369,874 54		370,202 98

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1890.

N° 7.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Frais généraux—(Relevé n° 5).

Exercice précédent.	——	Exercice expiré le 30 juin 1890.
$ cts.		$ cts.
65,989 16	Appointements du surintendant général, des surintendants de district, chefs de trains, de l'agent général pour les voyageurs et le bagage, des commis, et frais de bureau et de voyages	66,074 96
22,533 44	Division de la comptabilité—Appointements du trésorier, de l'auditeur, du payeur, du caissier, des commis, et frais de bureau et de voyages	23,443 42
9,709 49	Dommages causés aux hommes, animaux et effets	5,318 69
12,615 68	Passages d'eau	11,884 81
703 34	Télégraphe (non compris les appointements des télégraphistes)	1,284 17
52,112 57	Divers—impressions, annonces, etc	42,677 56
15,144 41	Frais d'agence	14,311 66
178,808 09		164,995 27

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1890.

N° 8—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dt. Compte général du matériel, exercice terminé le 30 juin 1890. Av.

		$ cts.	$ cts.			$ cts.	$ cts.
1889.				1890.			
30 juin....	Balance.....	.....	592,444 26	30 juin....	Livraisons durant l'année.....	1,522,991 13	
1890.					Ventes de matériel, combustible, etc.,		
30 juin....	Achats durant l'année.....	1,515,167 10			à d'autres chemins de fer, etc.....	31,201 69	
	Frais d'autres départements.....	195,939 56			Vente de vieux matériel.....	116,343 24	
							1,670,536 06
	Main-d'œuvre	61,637 93			Balance—		
	Bordereaux de paie du personnel	12,389 26			Matériel ordinaire, y compris le com-		
			1,785,133 85		bustible.....	339,882 52	
					Rails de fer et d'acier et attaches.....	275,049 48	
					Vieux matériel à vendre.....	92,110 05	
							707,042 05
			2,377,578 11				2,377,578 11

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1890.

N° 9.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dt. **Bilan général**, exercice expiré le 30 juin 1890. Av.

		$ cts.
Caisse		1,024 79
Matériel en général :—		
Matériel ordinaire, y compris le combustible	$339,882 52	
Rails en fer et en acier et attaches	275,049 48	
Vieux matériel à vendre	92,110 05	
		707,042 05
Gares		80,117 80
Loyers		2,728 15
Compte des départements :—		
Milice	$3,436 59	
Agriculture	1,675 70	
		5,112 29
Matériel roulant du chemin de fer Canadien du Pacifique		22,159 71
Chemin de fer d'Oxford et New-Glasgow		14,740 27
do Embranchement de Chatham		1,130 04
do de Kent-Nord		60 09
do Northern et Western—trafic	$1,331 67	
do do compte général	359 47	
		1,691 14
do Cincinnati, Hamilton et Dayton		7 14
do Québec-Central		5,156 67
do Embranchement de Windsor		650 21
do Témiscouata		907 44
do Central de la Nouvelle-Ecosse		7 06
do Windsor et Annapolis		1,533 59
de Central du Nouveau-Brunswick		134 57
do Chicago, Nouvelle-Orléans et Texas		6 50
do Canadien du Pacifique		160 65
do Nouveau-Brunswick		121 82
do Atchison, Topeka et Santa-Fé		6 50
do Bouctouche et Moncton		508 11
do Canada-Atlantique		16 80
do Ile du Prince-Edouard		171 23
do Pensylvanie		149 71
do Joggins		487 06
do Baie des Chaleurs		108 98
do Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard		5 04
do Caraquet		314 09
do Cap-Breton		623 38
do Elgin, Petitcodiac et Havelock		11 46
do Vallée de la Tobique		17,653 74
do Kingston et Pembroke		371 84

		$ cts.
Canada		938,447 64
Compte indéterminé		3,443 46
Fret non réclamé		394 65
Chemin de fer du Grand-Tronc, trafic	$10,793 12	
do do compte général	3,561 45	
		14,154 57
Chemin de fer Harvey et Salisbury		13 50
do Intercolonial—Association d'assurance des employés de chemins de fer		8 80

N° 9.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.—*Fin.*

Bilan général, exercice expiré le 30 juin 1890.—*Fin.*

Dt. | Av.

		$ cts.	$ cts.
Chemin de fer Albert-Sud		18 52	
do des Comtés de l'Ouest, compte général.	$15,893 35		
do do trafic	1,657 42		
		17,550 77	
do Spring-Hill et Parrsboro'		3,161 99	
do Halifax et Cap-Breton		1,546 82	
do Embranchement d'Elgin		726 10	
Cie de vapeurs Allan		1,892 13	
Cie de navigation à vapeur de l'Ile du Prince-Edouard		48 24	
Steamer "Admiral"		7,009 53	
Steamer "Contest"		2,337 50	
Cie de messagerie Canadienne		1,500 00	
Cie de messagerie Dominion		167 68	
Cie de voitures palais Pullman		27 97	
Ontario Car and Foundry Co		995 50	
Poulson Iron Works		336 35	
Nova Scotia Steel and Forge Co.		3,619 21	
Chars urbais de Saint-Jean		20 00	
Cie houillère d'Acadie		2,849 74	
do Intercoloniale		458 20	
Cie de chemin de fer et de houille de Cumberland		49 57	
Union Bearing Co		928 18	
Cie de filature de coton d'Halifax, voie d'évitement		8,458 86	
Cie de locomotives et de machines du Canada		1,236 74	
Cie de télégraphe Western Union		691 55	
Laminoirs de Coldbrook		1,967 41	
Ville de Dartmouth		16,000 00	
Remises détruites		788 81	
Gare de Glengarry		5 00	
do Bloomfield		25 21	
do Coal Branch (emb. de houillère)		65 84	
do Weldford		55 00	
do Saint-Luc		80 00	
do Bic		22 00	
do Saint-Arsène		6 11	
do Nauwigewauk		3 00	
Goëlette "Mary Jane"		71 30	
Comptes de particuliers		16,821 87	
		956,462 62	956,462 62

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1890.

N° 10.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ÉTAT COMPARATIF des moyennes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

—	1890.	1889.
Milles de chemin de fer en exploitation	894	894
Milles parcourus par les locomotives	5,895,369	5,486,856
do trains	4,929,770	4,591,087
do wagons	58,966,695	54,322,712
Recettes par mille parcouru par les locomotives ..... Centins.	49·67	52·77
do de la voie ..... Dollars.	3,275·25	3,238·66
Pour cent des recettes proven. des voyag. comparées aux recettes brutes	29·19	29·95
do du fret do do	65·81	65·01
do d'autres sources do	5·00	5·04
Dépenses par mille parcouru par les locomotives—		
Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs ..... Centins.	4·15	4·04
Combustible	8·42	7·98
Huile, suif, chiffons et menus articles	·89	·89
Réparations aux locomotives	4·45	5·41
Eau et réparations aux réservoirs	·70	·70
Divers	·62	·97
Total	19·23	19·99
Appointements, frais de voyages et de bureau du mécanicien-chef	·18	·19
Total	19·41	20·18
Frais de traction, par mille parcouru par les locomotives	19·41	20·18
Dépenses des wagons do	13·04	12·52
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille parcouru par les locom.	16·94	14·39
Dépenses des gares do do	6·28	7·74
Frais généraux do do	2·80	3·26
	58·47	57·09
Wagons, par mille	·58	·39
Total, par mille parcouru par les locomotives	59·05	57·48
Frais de traction, par mille parcouru par les trains	23·21	24·12
Dépenses des wagons do	15·59	14·96
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille parcouru par les trains	20·26	17·20
Dépenses des gares do do	7·51	8·06
Frais généraux do do	3·35	3·89
	69·92	68·23
Wagons, par mille	·70	·46
Total par mille parcouru par les trains	70·62	68·69
Frais d'exploitation, par mille de chemin de fer	3,894·26	3,527·88

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1890.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 19 septembre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur le service de mon département, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

VOIE.

La longueur de la voie principale et des embranchements est la même que celle mentionnée l'année dernière—894 milles.

Durant l'année 125½ milles de rails d'acier, pesant 56 livres à la verge, ont été enlevés et remplacés par des rails d'acier de 67 livres à la verge.

Cinq milles de rails Barrow, de 4 pouces, ont été enlevés sur la division ouest et sur l'embranchement de Pictou, et remplacés par des rails d'acier choisis de 4¼ pouces, pris sur les divisions nord.

TRAVERSES.

Durant l'année 227,486 traverses ordinaires et 28 traverses pour aiguilles ont été renouvelées.

BALLASTAGE.

Environ 105,000 verges cubes de ballast ont été employées durant l'année, sur plus de 100 milles de la voie.

SIGNAUX-SÉMAPHORES.

Dans le cours de l'exercice quatre sémaphores électriques et quatorze signaux-sémaphores ordinaires ont é'é érigés.

VOIES D'ÉVITEMENT.

Quarante-deux voies d'évitement ont été construites à différents endroits le long de la ligne, ce qui donne environ 4½ milles de plus de voie de garage.

CLÔTURES.

Quatre-vingt-quatre milles de nouvelle clôture en fil de fer barbelé et tissé ont été construits, et environ 15 milles de l'ancienne clôture en fil de fer barbelé, dont les pieux étaient enfoncés dans le sol, ont été démolis et remplacés par une clôture sur des piquets appuyés sur des semelles.

La dépense pour les clôtures a été, l'année dernière, de $50,668.97, contre $78,689.32 l'année précédente.

ABRIS ET CLÔTURES PARANEIGE.

Sur la division nord, n° 3, 1,360 pieds linéaires d'abris paraneige ont été démolis et reconstruits, et une grande quantité a été entièrement examinée et réparée.

16,500 pieds linéaires de clôtures paraneige ont été renouvelés.

QUAIS ET VOIES SUR CHEVALETS.

Au *terminus en eau profonde, à Halifax*, la voie sur chevalets qui conduit au hangar aux marchandises sur le quai a été en partie reconstruite, et mise en parfait état.

On a recouvert le dessus du quai en dehors du hangar aux marchandises.

On a aussi renouvelé les traverses sur les chevalets conduisant au hangar aux marchandises.

A la Pointe-du-Chêne, on a renouvelé un grand nombre de poteaux d'amarrage et de pièces de défense.

A Moncton, le mouillage des navires à l'extrémité extérieure du quai a été parfaitement examiné et réparé.

Le hangar au charbon et les chevalets situés de l'autre côté du remblai à l'ouest de la cour avaient besoin d'être renouvelés. Le site n'était pas convenable et l'on a jugé à propos de le changer. On a décidé de construire un nouveau hangar et de nouveaux chevalets et on les a construit par contrat au prix de $4,535 entre les remises aux locomotives, et on les a arrangés de manière à ce qu'on puisse prendre du charbon des deux côtés du hangar.

Au terminus en eau profonde, à Saint-Jean, on a posé un certain nombre de nouveaux poteaux d'amarrage, et on a examiné et réparé tous les autres.

On a aussi parfaitement examiné et réparé la superstructure du quai.

Le côté nord du quai en eau profonde a été dragué à une profondeur de 25 pieds, à des frais considérables.

A Newcastle, on a fait au quai les réparations nécessaires.

A Dalhousie, on a réparé les dommages causés au quai par la glace.

A la Rivière-du-Loup, on a renouvelé une partie de la voie de charbon sur chevalets.

A St-Charles, le hangar au charbon et les chevalets ont subi de grandes réparations.

De fortes réparations ont été faites au caisson sur lequel reposent les rails entre Lévis et la Pointe-Lévis.

Le quai Hadlow et la jetée Princess ont subi quelques réparations nécessaires.

BATIMENTS ET PLATEFORMES.

Au terminus en eau profonde à Halifax, on a trouvé qu'il était impossible de rendre étanches les gouttières à la réunion des toits au-dessus des rails entre les hangars.

On a décidé d'élever le toit et de rendre la pente uniforme des deux côtés du centre.

Cet ouvrage a été fait par contrat au prix de $2,500.

A Halifax, la couverture en fer galvanisé de l'abri des trains à la gare des voyageurs a été remplacée par de l'ardoise au prix de $6,000.

Les fermes en fer soutenant ce toit ont été complètement grattées et peinturées.

La main-courante en fonte qui entoure la cour de la station de North Street a également été grattée et peinturée.

Le quai à l'extrémité nord de l'abri des trains a été prolongé de 155 pieds.

A Richmond, le long hangar aux marchandises sur le quai extérieur, le hangar à marchandises du Windsor et Annapolis, et l'atelier de réparations des menuisiers ont été examinés et peinturés.

Environ la moitié du plancher de la remise aux locomotives à Richmond a été renouvelée, et les murs extérieurs du bâtiment parfaitement examinés, réparés et peinturés avec du ciment.

Les toits des gares d'Enfield, d'Elmsdale, Brookfield et Riversdale, et le toit du hangar aux marchandises à Truro ont été recouverts avec des feuilles en métal d'Eastlake.

Ces bâtiments étaient ci-devant couverts en bardeaux. Lorsque les bardeaux en bois pourrissent légèrement, ils sont sujets à prendre feu par les étincelles, et l'on se sert maintenant de fer pour tous les toits inclinés.

A Rockingham, la plateforme a été renouvelée.

A Elmsdale, de nouvelles poutres ont été posées sous la gare et sous le hangar aux marchandises, et des planchers en bois dur dans le bureau et la salle d'attente.

A Shubenacadie, la plateforme de chargement a été renouvelée.

A Alton on a construit une nouvelle plateforme.

A Brookfield on a élevé de deux pieds le hangar aux marchandises et le bâtiment a été examiné et réparé.

A la voie d'évitement de Graham on a renouvelé la plateforme.

A Truro on a élevé de deux pieds le hangar au charbon, posé de nouvelles fondations, et les bâtiments et chevalets ont été partiellement réparés.

Les anciens cabinets d'aisance sous la salle d'attente des dames, ont été abandonnés et remplacés par des cabinets automatiques très améliorés. L'eau pour ces cabinets est fournie par les conduites de la ville, qui les déversent dans un puits de 23 pieds de profondeur à quelque distance de la gare. La ville n'a pas d'égouts dans lesquels puissent s'écouler les eaux de ces cabinets.

On a aussi installé un autre cabinet semblable pour les employés de la gare.

A Valley, Riversdale et West-River, on a renouvelé les plateformes.

A Belmont on a posé un plancher en bois dur dans la salle d'attente générale, et une allonge de 50 x 20 pieds a été ajoutée au hangar aux marchandises pour répondre aux besoins du commerce à cet endroit.

A Debert, la gare a été examinée, réparée et peinturée, et le toit de la cuisine recouvert en neuf.

A East-Mines, la gare a été réparée et peinturée.

A Folly-Lake on a posé des planchers en bois dur dans la salle d'attente et dans le bureau.

Trente-cinq pieds de l'ancien hangar au charbon à côté du réservoir ont été transportés près de la gare et aménagés comme hangar pour les marchandises.

A Westworth, la gare a été examinée, réparée et peinturée.

A Grenville, la gare a été examinée, réparée et peinturée.

A la rivière Philippe, la gare a été examinée, réparée et peinturée.

A Salt-Springs, le toit a été recouvert en neuf et les bâtiments de la gare peinturés.

A Maccan, la gare et le hanger aux marchandises ont été examinés, réparé et peinturés

A Amherst, la couverture en bardeaux du hangar aux marchandises a été remplacée par une couverture en fer, la forge élevée et de nouvelles poutres posées.

A Sackville, le toit du hangar aux marchandises a été recouvert en bardeaux métalliques.

A Moncton, en juillet 1889, on a construit par contrat une nouvelle remise aux locomotives contenant vingt-huit places, et une allonge à l'atelier des machines, au prix de $75,344.

La remise aux locomotives a été terminée il y a environ six semaines, et l'allonge sera probablement terminée dans quelques semaines.

Ces bâtiments sont en briques et en pierre avec toit en fer, ils sont aussi munis d'un appareil de chauffage à la vapeur. On a posé une plaque tournante en fer battu de 55 pieds dans la remise aux locomotives.

On a fait de grandes réparations à l'ancienne remise et aux ateliers des machines.

Quinze ventilateurs en fer dans l'ancienne remise aux locomotives ont été remplacés par des tuyaux en terre cuite.

L'expérience nous a prouvé que les cheminées en fer n° 12 dans les remises aux locomotives ne durent pas plus de trois ans, tandis que la terre cuite est pratiquement indestructible.

Tous les renouvellements ont été faits avec des tuyaux en terre cuite.

Le bureau pour la vente des billets à la gare de Moncton a été remanié d'une manière plus commode pour l'agent.

La salle du bagage a été agrandie et des portes posées du côté nord. On a aussi posé une balance d'une capacité de 3 tonnes dans la salle au bagage.

Une allonge de 36 par 17 pieds a été ajoutée au bâtiment de la lumière électrique, à l'extrémité est de la gare.

La plateforme en avant et en arrière de la gare a été en partie renouvelée.

Une nouvelle maison a été construite pour l'aiguilleur à l'extrémité ouest de la gare pour remplacer celle détruite par le feu.

A Salisbury on a construit un nouveau hangar au charbon, et les réparations nécessaires ont été faites à la gare et au hangar aux marchandises.

A Petitcodiac on a construit une nouvelle maison pour la pompe et un hangar au charbon, et la gare et le hangar aux marchandises ont été examinés et réparés.

A Anagance on a construit un nouveau hangar au charbon.

A la voie d'évitement de Hayward on a renouvelé la plateforme.

A Apohaqui on a posé des planchers en bois dur dans la salle d'attente et dans le bureau.

A Norton, le toit du hangar aux marchandises et de la gare a été recouvert en bardeaux métalliques.

A Hampton, le toit du hangar aux marchandises a été recouvert en bardeaux métalliques.

L'ancien réservoir a été démoli et converti en soute au charbon.

Le cabinet d'aisance public a été complètement examiné et ré-arrangé. Un cabinet d'aisance moderne a été installé dans la salle d'attente des dames, l'eau étant fournie par les tuyaux conduisant au réservoir.

On a renouvelé les plateformes aux endroits suivants : Plumesweep, Apohaqui, Passekeag, Lakeside et Brookville.

A Nauwigewauk, une nouvelle remise pour les wagonnets a été construite pour les hommes d'équipe de la section.

A Coldbrook, la gare a été élevée d'environ deux pieds et remplie avec des cendres du laminoir.

A St-Jean, le hangar aux marchandises sur le quai en eau profonde a été élevé et mis de niveau; une extrémité s'était abaissée d'environ trois pieds par le tassement du quai.

Les murs des hangars à marchandises de la rue Pond ont été redressés et les toits des bâtiments réparés.

La plateforme à l'extrémité ouest de l'entrepôt de la douane a été renouvelée.

Aux moulins de Berry, à Canaan, à l'embranchement des houillères à la rivière Barnaby, de nouveaux planchers en bois dur ont été posés dans les bureaux et salles d'attente.

A Canaan, une gare servant à la fois aux voyageurs et aux marchandises a été construite au prix de $1,680 pour remplacer celle détruite par le feu, ainsi qu'une plateforme en avant de la gare et une plateforme de chargement sur la voie de garage.

A Weldford et Newcastle, les salles d'attente générales ont été lambrissées jusqu'au haut des portes pour empêcher de briser le plâtre.

A Acadieville la plateforme a été renouvelée.

A la jonction de Derby, un petit bâtiment a été démoli et construit comme magasin de cantonniers à Newcastle.

A Beaver-Brook la plateforme a été renouvelée.

A la jonction de Gloucester, la plateforme des voyageurs a été allongée de 100 pieds.

A Bathurst, la plateforme des voyageurs a été allongée de 75 pieds. Les salles d'attente et les bureaux dans la gare ont été lambrissés et peinturés. Une cloison a été défaite dans le hangar aux marchandises pour donner plus de place. Les hangars aux marchandises et à charbon ont été peinturés.

On a construit une nouvelle maison de pompe pour la machine du réservoir de 50,000 gallons d'eau.

Au Petit-Rocher, la gare et le hangar aux marchandises ont été complètement examinés et peinturés.

A Belledune, la gare et le hangar aux marchandises ont été examinés et peinturés.

On a construit une plateforme pour les voyageurs à la voie d'évitement de Culligan.

A la Rivière-Jacquet, le hangar aux marchandises a subi de grandes réparations. Les salles d'attente de la gare ont été lambrissées et peinturées. On a fourni des doubles-fenêtres.

A Charlo, la salle aux bagages a été convertie en logement pour l'agent. La salle d'attente a été lambrissée et peinturée.

A la Rivière-aux-Anguilles, la gare a été examinée, réparée et peinturée.

A la jonction de Dalhousie, une partie de la plateforme a été renouvelée.

A Campbellton, une partie du plancher de la rotonde a été renouvelée,et le reste réparé. On a posé des planchers en bois dur dans les bureaux du surintendant et de l'expéditeur des trains.

On a posé un cabinet d'aisance moderne dans la salle d'attente des dames. Une grande partie de la plateforme des voyageurs a été renouvelée.

Environ 160 pieds de nouvelle plateforme ont été construits pour remplacer celle détruite par le feu.

A Moffat, la gare a été examinée et peinturée.

A Métapédia, on a construit une allonge de 60 par 20 pieds au hangar aux marchandises. Le toit de l'ancien hangar à fret a été recouvert en bardeaux métalliques. La gare a été peinturée et la plateforme renouvelée.

A Assametquaghan, on a posé de nouveaux planchers de bois dur, lambrissé la salle d'attente, et le toit de la gare a été recouvert en bardeaux de tôle galvanisée.

La gare a été peinturée.

Au Lac-du-Saumon, la gare a été examinée, réparée et peinturée.

A Cedar-Hall, de nouveaux planchers en bois dur ont été posés dans la salle d'attente et dans le bureau.

A Sayabec, le hangar aux marchandises a été allongé. La remise aux locomotives a été examinée, et de nouvelles portes posées.

A Bernier la gare a été examinée et peinturée.

A Saint-Anaclet, la gare a été examinée, réparée et peinturée, et la plateforme renouvelée.

A Saint-Fabien, Saint-Eloi, et à l'Ile Verte, la plateforme des voyageurs a été renouvelée.

A Saint-Eloi, on a construit un nouveau hangar pour les marchandises et peinturé la gare.

On a peinturé les gares suivantes : Saint-Fabien, Rimouski et Bic.

Les murs de fondation du restaurant à Trois Pistoles ont été remplis de briques jusqu'aux poutres et les murs latéraux remplis de sciure de bois. On a établi à cette station un service d'eau par gravitation.

A la Rivière-du-Loup, la plateforme de gare a été allongée de 50 pieds. Une nouvelle glacière de 40×20 pieds a été construite à cet endroit. Le hangar au charbon contigu à la maison de la machine a été examiné et réparé. Environ une moitié du plancher de la maison de la machine à la Rivière-du-Loup a été renouvelée. Les réparations nécessaires ont été faites à la gare.

A Saint-André, on a acheté un nouveau terrain pour la station, et la gare a été transportée à environ 800 pieds à l'est à un endroit beaucoup plus convenable. On a construit un nouveau hangar aux marchandises et fait un nouveau chemin pour relier la nouvelle gare au chemin public.

A Saint-Pascal, une partie de la plateforme des voyageurs a été renouvelée.

A Saint-Philippe de Néri, on a construit un nouveau hangar pour les marchandises pour donner plus de facilités à cause de l'augmentation des affaires.

A Saint-Jean Port-Joli on a allongé de 120 pieds la plateforme des voyageurs.

Au Cap Saint-Ignace on a posé une fondation continue sous la gare des voyageurs.

A Saint-François on a posé de nouveaux planchers dans le logement.

A Saint-Charles et à Harlaka les murs intérieurs du logement dans la gare ont été lambrissés avec du pin assorti. On a trouvé qu'il était impossible de garder le plâtre en bon état dans ce logement parce que la bâtisse travaillait sous l'effet de la gelée.

A la Chaudière on a abandonné les deux bureaux destinés aux préposés au fret de l'Intercolonial et du Grand-Tronc dans le hangar aux marchandises, et un bureau plus vaste a été construit pour le personnel de ces deux chemins de fer à l'extrémité est de la bâtisse.

Le toit de la gare de la Chaudière a été en partie renouvelé, la gare peinturée et la plateforme réparée.

A Hadlow de nouveaux planchers en bois dur ont été posés dans la salle d'attente et dans le bureau. Les trois logements près de la maison de la machine ont été complètement examinés et mis en parfait état.

A Lévis, les bureaux du fret ont été enlevés de la gare des voyageurs et installés dans une maison récemment acquise sur la rue Commerciale. L'intérieur de la gare des voyageurs a été remanié et on a donné plus de place pour les voyageurs et pour les bureaux de la gare.

Le hangar aux marchandises a été reculé jusqu'à la rue Commerciale pour donner plus de place à la voie d'évitement pour l'échange des voyageurs qui s'opère maintenant avec le Grand Tronc à Lévis au lieu d'à la Pointe-Lévis comme autrefois.

PONTS ET PONCEAUX.

A Richmond on a renouvelé 300 pieds d'égout à travers la cour. Une fondation en pierre a été faite pour recevoir une nouvelle balance.

Les culées et les piles du pont de Bedford ont été examinées par des maçons, réparées, jointoyées avec du ciment et mis en parfait état à des frais considérables.

A Elmsdale, les vieilles culées en pierre d'un pont en longrines ont été démolies et reconstruites en pierre de taille de première classe.

Un ponceau de 12 pieds d'arc à Barney's Brook a été pavé sur toute sa longueur.

De nouveaux ponceaux en pierre de 3 × 4 pieds ont été faits pour remplacer les vieux ponceaux brisés entre Truro et Union.

Un ponceau de 5 × 3 pieds en pierre a été fait pour remplacer un pont en longrines servant de traverse au-dessous de la voie près de Shubenacadie ; les droits de propriétés sur la traverse ayant été préalablement acquis et le contrat déposé dans le bureau d'enregistrement du comté.

Près de Folly-Lake trois ponceaux en pierre brisés ont été renouvelés. Deux d'entre eux ont été reconstruits en pierre de taille de première classe, et le troisième remplacé par un tuyau de ponceau en terre cuite vitrifiée de 24 pouces de diamètre.

A Salt-Springs, deux ponceaux en pierre ont été partiellement renouvelés.

De grandes réparations générales ont été faites aux ponceaux entre Londonderry et Spring-Hill. Les matériaux dont étaient faits les ponceaux à l'origine n'ont pas duré.

Les piles et culées des ponts de Nappan, La Planche et Sackvile ont été examinées, réparées et jointoyées en ciment.

Une équipe de maçons a été employée pendant toute la saison à réparer et jointoyer les ponceaux, les piles et les culées des ponts entre Shédiac et Saint-Jean, et deux autres équipes faisant le même ouvrage entre Moncton et Campbellton et la Rivière-du-Loup.

La tranchée du tunnel de Tartague, dont j'ai parlé dans mon dernier rapport, a été terminée.

Entre la Rivière-du-Loup et Lévis huit vieilles poutres brisées et cinq ponceaux en bois ont été démolis et remplacés par de bonne maçonnerie.

Quatre ponceaux en bois de cèdre ayant en moyenne 30 pieds de long ont été posés dans cette division aux endroits où les fermiers du voisinage s'étaient plaints de drainage défectueux.

Les fondations de la table tournante à Hadlow ont été examinées et reparées.

Les ponts suivants ont été examinés, grattés et peinturés :

Pont Langelier	1	trav.	40	pieds.
do de Kamouraska	2	do	40	do
do au-dessus de la voie de Barlow	1	do	90	do
do do do Morency (en bois)	5	do	24	do
Longeron en fer (2 milles à l'ouest de Cedar Hall)	1	do	23	do
Pont d'Otter Brook	1	do	24	do
do de la rivière à l'Anguille	3	do	60	do
do de New-Mills	2	do	80	do
do sur le coursier du moulin Moreton	1	do	30	do
do de la rivière Benjamin	3	do	50	do
do de la traverse au-dessous de la voie Dickies	1	do	40	do
do du creek Nash	1	do	80	do
do du ruisseau Louison	1	do	80	do
do de la rivière Jacquet	3	do	100	do
do de Belledune	2	do	60	do
Deux paires de longerons, mesure de Bathurst.				
Pont au-dessus de la voie de la Petite-Rivière	130	pieds de long.		
do au-dessus de la voie de Kinney	130	do		
Traverse au-dessous de la voie de Derby	1	emps.	31	pieds.
Pont du ruisseau Chapman	1	do	14	do
do du ruisseau Holeman	1	do	14	do
do de la rivière Penobsquis	1	do	14	do
do de la rivière aux Saumons	2	do	86	do
do du creek Front	3	do	86	do
do au-dessus de la voie de Rupert	5	do	25	do
do de l'anse de Groom	1	do	17	do
Moose Horn (ouvrage en bois seulement)	1	do	86	do
Rivière Hammond do	3	do	100	do
Pont au-dessus de la voie (tranchée de Palmer).				
do do do (Humphrey).				
do de Nappan	1	do	100	do
do de la Petite-Fourche	1	do	100	do

do de Sodom	1	trav.	50 pieds.
do au dessus de la voie (Coin McLean)	1	do	70 do
do de Debert	2	do	100 do
do de la Crique-à-la-Vase	1	do	50 do
do Dunlop Brook	2	do	21 do
do de Stewiacke (Boîte)	214	pieds de long.	
do de Elmsdale	1	trav.	150 pieds.
do de Enfield	1	do	112 do
do de Bedford	5	do	50 do
do au-dessus de la voie (Halifax)			40 do
do de la Vallée	1	do	24 do
do de Riversdale	3	do	44 pieds.
do de Glengarry	1	do	24 do

Des entretoises latérales on été posées aux ponts suivants :—

New-Mills,
Creek de Nash,
Ruisseau de Louison,
Rivière Jacquet,
Petites-Fourches.

Les vieilles traverses ont été enlevées sur les ponts suivants et remplacées par des tabliers à coupe verticale :—

Pont de la rue du Gouvernement	St-Joseph.		
do de Saint-Joseph	do		
Près de Sainte-Anne	1	trav.	28 pieds.
Pont du Bic	1	do	110 do
do est de Folly	1	do	60 do
do de Elmsdale	1	do	150 do
do de Bedford	5	do	50 do
do du creek de Hall	1	do	50 do

Les ponts suivants au-dessus de la voie ont été élevées pour donner plus de place au-dessus comme l'exige la loi :—

	Pieds.	Pouces.
Pont de Sackville (entretoise latérale supérieure.)	19	0
do de Missequash	19	4
Chemin de la Montagne (pont au-dessus de la voie)	19	3
Harding do	19	6
Pont de Quispamsis	19	6

Les ponts suivants ont été examinés et tous les rivets qui ne tenaient pas ont été remplacés :—

Creek du Moulin,
New-Mills,
Ruisseau de Louison,
Belledune,
2me traverse de la rivière Barnabé,
3me do do
Petites-Fourches,
Greenville,
Lac Folly,
Ingonish,
Rivière aux Saumons,
Rivière Rawdon,
Rivière à l'Anguille,
Creek de Nash,
Rivière Jacquet,
Rivière du Milieu,
Pont de Sackville,
Nappan,
Rivière Philippe,
Debert,
Rivière du Nord,
Enfield.

Cinquante travées de bois variant de 10 à 20 pieds ont été enlevées et remplacées par des longerons en fer munis de dessus à coupe verticale et de garde-fous, au prix d'environ $4,000.

Pont de Sakville, 3 travées de fer de 160 pieds chacune ont été munies d'un nouveau tablier en fer et d'entretoises latérales, au prix de $15,760 ; l'ouvrage a été fait par contrat.

L'ancien tablier était de poutres de pin résineux posées à cinq pieds d'axe en axe

et réunies par des longrines longitudinales de 12 par 12, et les rails ont été posées sans traverses.

Le tablier du pont de Ristigouche (5 travées de 206 pieds chacune) était semblable à ceux des ponts de Miramichi dont j'ai parlé dans mon dernier rapport, et il fut nécessaire de le rendre plus fort et de le munir d'un système amélioré d'entretoises latérales. Cet ouvrage coûta $10,775.

Un nouveau trottoir a été posé sur ce pont.

Le pont de la rivière du Loup (3 travées de 100 pieds chacune), système Howe, en pin blanc, donnait des signes d'affaiblissement l'an dernier, et l'on a donné en juillet 1889 un contrat pour un nouveau pont en acier.

L'achèvement du nouveau pont a été sérieusement retardé, d'abord par la non-livraison du fer et ensuite par l'incendie de la boutique de l'entrepreneur à l'endroit où l'on construisait le pont. Dans l'intervalle on a pris les mesures pour rendre le vieux pont parfaitement sûr.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

La balance sur la voie à Richmond a été enlevée, envoyée à Montréal, réparée, allongée de 4 pieds et replacée sur une fondation en pierre à un endroit plus commode.

On a posée une nouvelle balance sur la voie à la Rivière-du-Loup.

De nouvelles grues de chargement d'une capacité de 7 tonnes ont été fournies pour la manutention des grosses marchandises à Truro et à Dartmouth.

Les aboiteaux à Crowsan, Brownsells et Maccan ont été examinés et réparés.

Une chaussée de 300 pieds de long sur 20 pieds de large a été faite pour arriver à la voie de garage du débarcadère à Amherst.

Une forte crue à la fin de juin 1889 emporta une grande partie du remblais est à la rivière Debert. Des chevalets temporaires en bois de 300 pieds de long ont été construits et le remblais fut ensuite fait avec du gravois pris au lac Folly.

Le remblais du côté du courant fut ensuite protégé par un caisson en cèdre rempli de pierre.

Ce caisson a 500 pieds de long, 10 pieds de haut et de 10 à 15 pieds de large.

On a acheté un terrain pour un Y reliant la ligne-mère à l'embranchement de Pictou, à Truro, et l'on fit le nivellement nécessaire, la saison dernière.

On est actuellement à terminer le pont en fer, le caisson, la pose des rails et le ballastage.

Toutes les tranchées d'un bout à l'autre de la ligne ont été spécialement examinées, et aux endroits où le roc pouvait glisser ou tomber sur la voie, on a pris des mesures pour l'enlever.

A la Montagne du Bic, une équipe s'occupa de ces travaux pendant trois mois, et une autre équipe pendant un mois environ dans les tranchées sur l'embranchement de Saint-Charles.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

P. S. ARCHIBALD,
Ingénieur en chef.

M. D. POTTINGER,
Surintendant en chef du chemin de fer Intercolonial,
Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DU MÉCANICIEN-CHEF,
MONCTON, N.-B., 15 septembre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les relevés qui suivent au sujet des opérations du département des machines, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

A.—Nombre de locomotives et de wagons de différentes classes.

B.—Parcours fait par les locomotives et par les wagons, moyenne par mille de parcours fait par les locomotives et du nombre de wagons à voyageurs et à marchandises qui ont circulé sur la ligne.

C.—Relevé du service des locomotives.

D.—Etat comparatif des frais de traction par mois, pendant l'exercice.

E.—Etat général de la dépense du département des machines.

Deux voitures de 1ère classe, trois de 2ème classe, un wagon à bagage, soixante-sept wagons fermés, cent quatre-vingt-quatre wagons plateformes, six gondoles, vingt et un wagons à bascule de 6 tonnes, et un chasse-neige ont été reconstruits.

Des wagons-plateformes construits, soixante et huit remplaçaient des gondoles et des wagons à houille de 20 tonnes.

Seize wagons-dortoirs, deux wagons-salon, vingt-sept wagons de 1ère classe, trente-quatre de 2ème classe, seize wagons-poste, dix-huit wagons à bagage et quinze fourgons ont subi des réparations considérables et complètes.

Des appareils de chauffage à la vapeur ont été posés dans quatre wagons-dortoirs, vingt wagons de 1ère classe, seize de 2ème classe, onze wagons-poste, et dix-huit wagons à bagage.

Sept wagons-dortoirs, douze wagons de 1ère classe, neuf de 2ème classe, seize wagons-poste et douze wagons à bagage ont été munis de lumières électriques. Nous avons maintenant cent deux wagons chauffés à la vapeur et quatre-vingt-un éclairés à l'électricité.

Plus de six mille wagons sont passés par les divers ateliers sur la ligne pour subir des réparations considérables, dont quelques-unes équivalaient presque à une reconstruction. Un chasse-neige fut reconstruit, huit chasse-neige et quatre flangers furent complètement examinés et réparés.

On a fait pour les locomotives trente-quatre nouveaux tuyaux pour la fumée, sept cabs neufs, vingt-cinq nouvelles boîtes à fumée, dix cylindres, une chaudière, trois selles, et quatre tenders. Le matériel roulant a été en général bien entretenu et est en bon état.

SERVICE DE L'EAU.

Dix réservoirs de 50,000 gallons sont en construction aux endroits suivants, mais aucun d'eux n'est complètement terminé: Folleigh, Moncton, Bathurst, Mill Stream, Causapscal, Rivière-Lu-Loup, Sainte-Hélène, Saint-Pierre, Saint-Charles et Hadlow. A part ces ouvrages les réparations suivantes ont été faites :

Réparé le chevalet à Halifax.

Un nouveau réservoir construit à Amherst et entouré d'une clôture.

Trois mille huit cents pieds de tuyaux de fonte de 6 pouces posés, et mille quatre cents pieds de tuyaux en fonte de 4 pouces enlevés et transportés à Mill-Stream.

L'ancien service à Petitcodiac étant devenu insuffisant, de nouveaux tuyaux furent posés jusqu'à la rivière et une pompe à vapeur installée ; il faudra faire encore quelques dépenses à cet endroit pour surmonter les difficultés causées par la sciure de bois.

Deux mille deux cents pieds de tuyaux de 3 pouces furent posés à Bathurst depuis le ruisseau jusqu'au réservoir en cours de construction à cet endroit.

Un nouveau réservoir fut construit à Mill-Stream et mille sept cent cinquante pieds de tuyaux en fonte de 4 pouces furent posés, dont mille quatre cents pieds furent pris à Amherst.

Deux cent vingt-cinq pieds de tuyaux de 4 pouces posés à Hadlow pour alimenter le nouveau réservoir en cours de construction.

Deux mille huit cents pieds de tuyau galvanisés de 3 pouces ont été posés à Saint-Pierre pour alimenter le nouveau réservoir qu'on y construit.

Le chevalet du réservoir de la Pointe-du-Chêne a subi quelques réparations.

A part cela, les réservoirs suivants ont été peinturés : Canaan, Weldford, Rogersville, Red-Pine, Campbellton, Sainte-Flavie, Saint-Fabien et Trois-Pistoles.

Le service de l'eau en général a été maintenu en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

H. H. WHITNEY,

Mécanicien-chef.

M. D. POTTINGER,

Surintendant en chef, Moncton.

A.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

NOMBRE des locomotives, des voitures et wagons de différentes classes le 1er juillet 1889 et le 30 juillet 1890.

—	Locomotives.	Voitures et wagons de différentes classes.																		
		Wagons-lits de 1re clas.	Wagons-lits de 2e clas.	Wagons-salons.	A voyageurs 1re classe.	A voyageurs 2e classe.	Wag.-poste et fumoirs.	Messageries et à bagage.	Fermés.	A bestiaux.	Plateformes, 10, 15 et 20 tonnes.	W.-bascules, 5 et 6 ton.	Gondoles, 20 tonnes.	W. à houille, 20 ton.	Fourgons.	Total.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	Flangers.	Chasse-neige à vapeur.	Total.
Disponibles au 1er juillet 1889, en état de service	176	15	6	2	73	76	17	28	1,769	63	1,480	678	715	703	85	5,710	40	10	17	2	69
Condamnés do	....	....	....	....	2	....	....	2	27	9	40	17	20	3	...	120	....	....	....	....	.....
Total	176	15	6	2	75	76	17	30	1,796	72	1,520	695	735	706	85	5,830	40	10	17	2	69
Gondoles et wagons à houille transformés en wagons-plateformes de 20 tonnes	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	68	....	*63	†5	....	.....	....	....	....	....	.....
	176	15	6	2	75	76	17	30	1,796	72	1,588	695	672	701	85	5,830	40	10	17	2	69
Condamnés, 1er juillet 1889	...	....	....	....	2	....	....	2	27	9	40	17	20	3	....	120	....	....	....	....	.....
do durant l'exercice	....	....	....	....	2	3	....	2	43	1	90	4	49	2	....	196	1	....	....	....	.....
Total condamnés	....	....	...	....	4	3	....	4	70	10	130	21	69	5	...	316	1	....	....	....	.....
MOINS—Reconstruits	....	...	....	....	2	3	....	1	67	....	116	21	69	5	....	284	1	....	....	....	.....
	....	....	....	....	2	...	....	3	3	10	14	....	....	...	....	32	....	...	....	....	.....
AJOUTEZ—En état de service et en réparation	176	15	6	2	73	76	17	27	1,793	62	1,574	695	672	701	85	5,798	40	10	17	2	69
Total	176	15	6	2	75	76	17	30	1,796	72	1,588	695	672	701	85	5,830	40	10	17	2	69

* 63 transformés en wagons-plateformes de 20 tonnes. † 5 comme wagons-plateformes.

J. SUTTON,
Comptable du département des machines.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1890.

B.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT du nombre de milles parcourus par les locomotives et les wagons, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.		Milles parcourus par les wagons.						
	A voyageurs.	A marchandises.	A voyageurs.	Messageries, wag.-poste et à bagage.	A marchandises.	Total.	Chasse-neige.	Moyenne, voyageurs.	Moyenne, marchandises.
1889—Juillet	120,291	247,223	474,174	221,829	3,615,485	4,311,488	.....	5·78	14·62
Août	122,356	287,670	494,766	222,634	4,035,370	4,752,770	345	5·85	14·02
Septembre	105,595	258,908	420,612	202,398	3,846,510	4,469,520	.....	5·89	14·85
Octobre	105,437	313,298	408,406	197,141	4,620,168	5,225,715	566	5·74	14·74
Novembre	96,097	338,606	377,276	184,611	5,066,653	5,628,540	557	5·84	14·96
Décembre	88,584	359,625	390,454	189,037	5,127,438	5,706,929	4,869	6·53	14·25
1890—Janvier	93,065	319,078	380,037	176,148	3,850,613	4,406,798	10,521	5·97	12·07
Février	85,408	306,177	315,214	147,697	3,728,643	4,191,554	18,916	5·42	12 17
Mars	90,249	365,489	364,090	172,841	5,041,926	5,578,857	16,812	5·94	13·79
Avril	93,421	352,026	399,150	173,747	4,816,024	5,388,921	324	6·13	13·68
Mai	91,171	321,053	381,949	171,663	4,516,457	5,070,069	986	5·65	14·06
Juin	108,067	260,876	424,168	217,944	3,593,422	4,235,534	1,401	5·93	13·54
Total	1,199,741	3,730,029	4,830,296	2,277,690	51,858,709	58,966,695	55,297	5·92	13·90

J. SUTTON,
Comptable du département des machines.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1890.

C.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ du service des locomotives pour l'exercice expiré le 30 juin 1890.

Mois.	Heures sous vapeur.	Milles parcourus par les locomotives.	Consommation.				Consommation par 100 milles.				
			Tonnes de houille.	Chopines d'huile.	Chopines d'huile à soupape et livres de suif.	Livres de chiffons.	Milles par heure sous vapeur.	Livres de charbon.	Chopines d'huile.	Huile à soupape et livres de suif.	Livres de chiffons.
1889—Juillet.	40,360	438,794	11,225	32,882	9,828	9,307	10·87	57·30	7·49	2·23	2·12
Août	44,820	482,535	12,436	38,015	10,042	10,580	10·76	57·73	7·87	2·08	2·19
Septembre....	40,870	431,345	11,343	36,627	6,547	9,457	10·55	58·92	8·49	1·51	2·19
Octobre.	48,266	501,453	14,466	37,810	9,721	10,586	10·38	64·62	7·54	1·97	2·11
Novembre....	50,593	514,768	16,158	23,925	21,825	11,934	10·17	70·31	4·64	4·23	2·32
Décembre	53,353	536,019	18,124	22,818	22,849	12,057	10·06	75·73	4·25	4·42	2·25
1890—Janvier	50,773	501,323	17,016	23,291	21,864	11,637	9·87	76·03	4·64	4·23	2·32
Février.....	49,810	479,326	16,321	23,242	22,191	12,524	9·62	76·27	4·84	4·62	2·61
Mars	55,412	549,239	18,370	26,158	24,801	13,984	9·91	74·91	4·76	4·55	2·54
Avril...	49,766	524,570	16,389	27,783	24,868	11,723	10·54	69·98	5·29	4·74	2·23
Mai.....	45,944	491,579	14,022	24,804	24,192	12,450	10·70	63·89	5·04	4·92	2·53
Juin.....	40,304	444,418	12,592	22,055	22,509	11,423	11·02	63·49	4·96	5·64	2·57
Total	570,271	5,895,369	178,462	339,410	221,237	137,662	10·34	67·81	5·74	3·75	2·34

MONCTON, N.-B., 30 juin 1890.

J. SUTTON,
Comptable du département des machines.

D.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ des frais de traction pour chaque mois depuis le 1er juillet 1889 jusqu'au 30 juin 1890.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.	Appointements du méc.-chef et frais de bureau.	Gages des mécaniciens.	Combustible	Huile, suif et chiffons.	Réparations aux locomotives, tenders, et outils.	Eau.	Remises des locomotives et plaques tournantes.	Total.	Moyenne par 100 milles. Mécaniciens, etc.	Gages.	Combustible	Huile, suif et chiffons.	Réparations.	Eau.	Remises des loco. et plaques tour.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.								
1889—Juill.	438,794	945 27	18,473 45	31,464 21	3,863 35	28,213 40	2,697 03	2,692 85	88,349 56	·22	4·21	7·17	·88	6·43	·61	·61	20·13
Août.	482,535	817 97	18,806 27	33,328 63	4,099 24	31,088 41	4,147 34	2,907 26	95,195 12	·17	3·90	6·90	·85	6·44	·86	·60	19·72
Sept..	431,345	854 88	17,744 88	31,893 18	3,829 18	25,786 68	1,673 56	3,036 73	84,819 09	·21	4·29	7·72	·93	6·24	·40	·73	20·52
Oct...	501,453	836 67	19,571 15	40,031 82	4,258 04	32,591 28	8,215 01	3,217 41	108,721 38	·17	3·90	7·98	·85	6·49	1·64	·65	21·68
Nov..	514,768	1,000 51	20,258 55	44,756 15	4,691 77	22,280 16	5,014 16	3,538 91	101,540 21	·20	3·94	8·69	·91	4·33	·97	·68	19·72
Déc...	536,019	860 79	20,545 64	50,790 70	4,860 17	28,196 62	4,511 12	4,502 13	114,267 17	·16	3·83	9·47	·91	5·26	·84	·84	21·31
1890—Janv.	501,323	832 39	20,276 56	47,037 00	4,316 44	14,685 45	2,258 45	2,066 88	91,473 17	·15	4·04	9·39	·86	2·94	·45	·42	18·25
Fév..	479,326	963 00	21,254 23	46,260 71	5,069 57	17,742 78	3,973 94	3,576 15	98,840 38	·20	4·43	9·65	1·05	3·69	·87	·74	20·63
Mars.	549,239	930 81	22,928 72	51,264 75	5,374 52	18,783 34	2,654 83	3,150 83	105,087 80	·17	4·18	9·33	·98	3·42	·48	·57	19·13
Avril.	524,570	889 03	22,636 84	45,045 24	5,194 68	17,232 75	1,539 44	3,115 37	95,653 35	·17	4 32	8·58	·99	3·29	·29	·59	18·23
Mai..	491,579	892 52	21,956 19	39,354 85	5,074 65	12,765 99	2,012 57	2,641 50	84,698 27	·18	4·47	8·01	1·03	2·58	·42	·54	17·23
Juin..	444,418	952 45	20,264 86	35,150 91	1,874 97	12,951 09	2,254 87	2,278 09	75,727 24	·22	4·56	7·91	·42	2·92	·50	·51	17·04
Total...	5,895,369	10,776 29	244,707 34	496,378 15	52,506 58	262,317 95	40,952 32	36,724 11	1,144,372 74	·18	4·15	8·42	·89	4·45	·69	·62	19·40

MONCTON, N.-B., 30 juin 1890.

J. SUTTON,
Comptable du département des machines.

E.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT GÉNÉRAL des dépenses du département des machines, pour l'année terminée le 30 juin 1890.

Nombre de milles parcourus par les trains	4,929,770
do locomotives	5,895,369
do wagons	58,966,695
do chasse-neige	55,297
	$ cts.
Frais de traction	1,144,372 74
Coût des réparations :	
Réparations aux voitures à voyageurs	94,347 36
do wagons-poste, wagons des messageries et à bagage	25,842 43
do wagons à marchandises et fourgons	259,324 15
Huile et chiffons	7,163 87
Divers	28,481 87
Coût total des dépenses	415,159 68
Frais de traction par 100 milles parcourus par les trains	23 21
do do do locomotives	19 41
do do do wagons	1 94
Coût des réparations aux wagons par 100 milles parcourus par les trains	7 84
do do locomotives	6 55
do do wagons	0 66
Coût de l'huile et des chiffons par 100 milles parcourus par les trains	0 57
do do do locomotives	0 45
do do do wagons	0 05
Coût des réparations aux voitures et wagons par 100 milles parcourus par eux	1 95
do à voyag., à messag. et à bag. par 100 m. parcour. par eux	1 13
do à marchandises et fourgons do	0 50
do chasse-neige et flangers do	12 95

J. SUTTON,
Comptable du département des machines.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1890.

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne du chemin

Date.	Heure du jour.	Numéro du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	Numéro de la locomotive.
1889.						
2 juillet..	12.40	9	Express	C. H. Freeman	J. D. McKay	60
6 do ..	6.00	Spécial.	Marchandises	A. C. McLean	D. Yould	27
6 do ..	.....	do	do	John Hughes	Geo. Morrison, Jne	89
7 do ..	18.00	.....	.....	.....	.....	.....
9 do ..	17.10	Spécial.	Equipe	James Swetman	Jno. Morton	29
12 do ..	12.00	10	Express	Jas. Millican	R. Carr	68
13 do ..	14.45	Spécial.	Marchandises	L. N. Letarte	Alfred Charrier	117
15 do ..	16.20	38	do	C. McDougall	J. McAuley	144
16 do ..	8.00	.....	Garage	.....	J. Murphy	152
18 do ..	24.30	Spécial.	Marchandises	Thos. Coffey	N. Sinclair	200
27 do ..	20.40	33	Express	.....	.....	.....
2 août...	15.00	.....	.....	.....	.....	.....
5 do ..	10.00	56	Marchandises	Finlay Ross	Alex. Dunbar	13
7 do ..	16.50	.....	Garage	.....	Thos. O'Brien	10
7 do ..	10.30	Spécial.	Equipe	J. Chenard	D. C. Gallant	120
7 do ..	22.40	do	Marchandises	L. N. Letarte	F. Cloutier	111
8 do ..	24.05	do	Voyageurs	G. McElhenney	J. Edwards	199
9 août...	20·00	Spécial..	Freight	A. B. Vance	R. Kennedy	172
17 do ..	.....	.....	Garage	.....	J. Cameron	94
23 do ..	16·30	32	Express	J. McFadyen	J. H. Moore	14
25 do ..	13·30	33	do	Geo. Walker	C. E. Sawyer	159
30 do ..	7·55	.....	.....	.....	.....	.....
1er sept...	1·00	Spécial..	Marchandises	J. R. Dalton	J. DeVenne	90
2 do ..	15·45	do ..	do	P. T. Christie	E. Kennedy	23
2 do ..	16·05	do ..	do	Wm. Morgan	W. H. Anderson	170
4 do ..	3·15	.....	.....	.....	W. D. Martin	154
5 do ..	5·00	.....	Garage	.....	Chas. McHugh	18
6 do ..	10·00	Spécial..	Equipe	E. Bowser	Jno. Morton	175
9 do ..	3·25	do ..	Marchandises	Geo. Sears	T. Wilkins	128
9 do ..	3·25	.....	Locomotive lège	.....	E. Rushton	113
9 do ..	8·45	9	Express	D. Rutherford	A. McAuley	184
9 do ..	.....	.....	.....	.....	.....	.....
11 do ..	6·10	61	Omnibus	W. Foster	A. Scott	133
12 do ..	18·20	40	Marchandises	M. Cummings	J. Stratten	170
14 do ..	10·15	42	Omnibus	T. Bouchard	Geo. Morrison, aîné	38
16 do ..	15·50	Spécial..	Marchandises	J. B. Chatigny	A. Charrier	194

INTERCOLONIAL.

de fer Intercolonial, durant l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Petitcodiac.....	Ralph Calpitts..	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par la loc. en trav. la voie avec ses chevaux.	Fatal	Pas d'enquête.
Londonderry....	W. G. Teaman..	Employé ...	En attelant.....	Blessé au doigt..	
Près de Amherst	Wm. Love.....	Ni l'un ni l'autre.	Marchant sur la voie en état d'ivresse, tomba sous le train.	Fatal	Accident.
Riv. Jacquet....	W. T. Peters....	Employé ...	En allant allum. la lampe du sémaphore, tomba dans le ponceau.	Genou coupé....	
Près de la rivière à l'Anguille.	Jno. Russell....	do ...	En passant d'un wag. plate-forme sur un autre.	Entorse à la cheville du pied.	
Trav. de Bloomfield.	Mina Deboo....	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par la locomotive en traversant la voie.	Légèrem. blessé.	
1 mille à l'est de la jct. St-Charles.	Jules Pouliot....	do	Frappé par la loc. en trav. la voie avec ses chevaux.	Gravem. blessé..	
Chatham Jct....	W. A. Warman.	Employé ...	Tomba de dess. un w. ferm.	Blessé au dos....	
Campbellton....	Geo. McLean...	do ...	En attelant.....	Blessé à la main.	
Jct Spring Hill..	M. Conley.....	do ...	Sautant du fourgon pour atteler.	Entorse à la cheville du pied.	
Moncton.....	F. C. Cornier...	do ...	En aidant à poser les batteries de la lum. électri. sur le train n° 34.	Doigt écrasé....	
2 milles à l'ouest de Brookfield.	Peter Paul.....	do ...	Ecrasé en poussant le wagonnet de tournée.	Jambe cassée...	
New-Glasgow...	Hy. Totten.....	do ...	En attelant.....	Blessé à la main.	
Halifax	Jas. Grace.....	do ...	Frappé par un wagon....	Blessé au côté...	
Sainte-Luce.....	Johny Rioux....	do ...	Tomba du fourgon.....	Blessé au bras..	
Sainte-Hélène...	A. Lagacé	do ...	En faisant le garage.....	Pied écrasé.....	
Elmsdale	A. Jackson.....	do ...	Collision avec un train spécial de fret.	Légèrem. blessé.	
Truro.....	Jas. Langille....	Employé...	En dételant la locomotive.	Blessé à la main.	
Campbellton....	J. Doiron.....	do	En faisant le garage.....	Blessé à la jambe	
Pointe du Chêne.	M. McGrath....	do	En lavant une fenêtre d'un wagon.	Coup. à la main.	
Près de Harlaka Junction.	Alph. Gingras..	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par la locom. pend. qu'il était couché sur la v.	Fatal	Accident.
Oxford Junction	Robt. Matheson.	do	Poussant les wagons avec la main.	Blessé au pied..	
Près Aulac.....	A. Snowden ...	do	Frappé par la loc. en trav. la voie avec ses chevaux.	Légèrem. blessé.	
Stellarton	M. Daley. ...	Employé...	En poussant des wagons avec la main.	Blessé à la tête et au côté.	
Dorchester.....	E. White.	do	En desserrant un frein...	Blessé à la main.	
Campbellton....	Jno. McEachrin	do	Tombé en descendant de la locomotive.	Blessé au bras et au côté.	
Moncton.....	Jno. Nixon.....	do	En attelant.....	Blessé à la main.	
Près de Bathurst	A. K. Thomson.	do	En déchargeant un ponceau en fer.	Jambe écrasée..	
Moncton.....	T. Wilkins....	do	Collision avec la locomot.	Légèrem. blessé.	
do	F. Crandall...	do	En sortant du hang. à char.	do ..	
do	F. White.....	do	do do ..	do ..	
do	E. Rushton....	do	Collis. avec un train spéc.	do ..	
Greenville.....	R. Melanson....	do	Sur la voie, frap. par le train	Fatal	Pas d'enquête.
Saint-Jean.....	Thos. Murphy...	do	En empilant du sucre dans l'entrepôt.	Tour de reins....	
Lochbroom.....	Mme English...	Voyageur...	Tombé en desc. d'un wag.	Blessé au côté...	
Campbellton....	O. Doyle.....	Employé ...	Tombé d'un wagon.....	do ...	
Bic.....	Arthur Beaulieu	do	En déchargeant du fret..	Blessé à la jamb.	
Cap Saint-Ignace	P. Bernier, garç.	Ni l'un ni l'autre.	Tombé entre les wagons en essayant de monter sur le convoi.	Bras coupé.....	

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour.	Numéro du train.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.
1889.						
17 sept...	8·35	do ..	Marchandises.....	D. McIntosh.....	A. Dunbar.....	5
19 do ..	13.30	49	do	Jos. Guay.....	E. Parsons.....	110
20 do ..	6.30	74	do	G. C. Keys.....	A. Scott.....	133
21 do ..	8.10	Spécial.	do	Jno. Thomson.....	J. De Venne.....	89
23 do ..	14.00	.....	Garage.....	.....	J. H. Moore.....	74
5 oct...	8.07	Spécial..	Marchandises. ...	E. Thomson.....	J. Stewart, jeune.....	91
20 do ..	19.00	.....	Garage.....	.....	Jno. Leonard.....	95
20 do ..	.....	.....	.....	.....	.....	.....
23 do ..	16.00	.....	Garage.....	.....	F. H. Moore.....	81
23 do ..	21.45	Spécial..	Marchandises.....	J. B. Crockett...	Jno. Donald.....	197
23 do ..	7.30	do ..	do	Thos. Guinan.....	D. W. Duncan.....	26
24 do ..	24.00	.....	.....	.....	.....	.....
26 do ..	7.00	Spécial..	Marchandises.....	W. N. Bovard.....	W. G. Bell.....	115
26 do ..	9.00	do ..	do	J. B. Chatigny	Jas. Miller.....	83
26 do ..	18.45	do ..	do	W. M. Thomson.....	Geo. Morrison, jeune....	182
26 do ..	.....	.....	Garage.....	.....	.....	.....
28 do ..	3 05	30	Marchandises.....	M. Cummings.....	E. S. White.....	192
29 do ..	16.50	Spécial..	do	Jno. McDonald.....	J. H. Campbell.....	44
31 do ..	15.00	.....	Garage.....	.....	J. Cameron	94
2 nov...	2.00	Spécial..	Marchandises.....	Jas. Daley.....	N. Sinclair.....	200
2 do ..	6.45	do ..	do	J. B. Pollock.....	P. Peterson	135
4 do ..	15.00	do ..	do	J. L. Hébert.....	E. Saindon	31
4 nov. ..	10.30	.....	.....	.....	.....	.....
4 do ..	13.30	.....	Garage.....	.....	Jas. McDermott.....	99
5 do ..	14.35	.....	do	.....	J. M. Cole.....	18
6 do ..	2.30	Spécial..	Marchandises.....	M. C. Daley	H. B. Maltley.....	.....
6 do ..	4.00	30	do	J. W. Anderson.....	E. S. White.....	91
6 do ..	10.30	.....	Garage.....	.....	Chas. McHugh.....	192
8 do ..	2.35	Spécial..	Marchandises.....	D. Haines.....	Jas. Howie.....	81
8 do ..	19.00	do ..	do	P. T. Christie.....	A. Sproull.....	40
12 do ..	7.00	do ..	do	D. Brownell.....	S. Wilson.....	27
12 do ..	8 30	.....	Garage.....	.....	E. Ouellett.....	82
15 do ..	17.30	Spécial..	Marchandises.....	A. Chisholm.....	Jno. Dean.....	195
25 do ..	.....	.....	Garage.....	.....	.....	87
26 do ..	16.30	Spécial..	Marchandises.....	M. C. Daley.....	J. Gratten.....	.....
28 do ..	16.45	do ..	do	A. B. Vanee.....	R. Wilson.....	163
29 do ..	18.40	do ..	do	W. N. Bovard.....	W. Fraser.....	27
30 do ..	16.30	.....	.....	.....	.....	175
30 do ..	19.45	Spécial..	Marchandises.....	Wm. Morgan.....	J. H. Hunter.....	59
1er déc..	1.50	do ..	do	W. Q. Treen.	Chas. Langley.....	183
4 do ..	1.00	.....	Garage.....	.....	G. Curry.....	189
4 do ..	2.20	5	Marchandises.....	G. A. Chesley	G. Milen.....	53

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner
Trenton	J. A. Rutherford	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par la locomotive en trav. la voie en voit.	Gravem. blessé.	
Jct'n St-Charles.	A. Morin	Employé	Tombé d'un wagon fermé.	Gravem. blessé.	
Hopewell	G. C. Keys	do	Glissé en sortant du wagon.	Entorse à la cheville du pied.	
Sackville	A. Steadman	do	Tombé sous le tend. de la locom. en fais. le garage.	Epaule brisée	
Pointe du Chêne	A. J. Welling	do	Tombé dans le ponceau en faisant le garage	Blessé au genou.	
Rockland	J. Q. McNaughton.	do	Collision avec le tr. n° 34.	Légèrem. blessé.	
Truro	Jas. Langville	do	En attelant	Blessé au dos et à la poitrine.	
Moncton	Jas. Gibson	do	En tournant l'aiguille	Blessé à la main.	
do	M. Wryn	do	Tombé d'un wagon	Blessé au dos	
Riv. Pollet	H. Gallagher	do	En attelant	Main écrasée	
Stellarton	Gordon McLeod.	do	do	Doigt écrasé	
Richmond	Thos. Gilfoy	do	Trébucha en abaissant le bras du sémaphore.	Blessé au bras	
New-Mills	J. Sutton	do	Tombé entre la locomotive et le wagon.	Fatal	Accident.
Rimouski	Pierre Renaist	do	Tombé de la locomotive	Blessé à la tête.	
Moncton	Albert Lyon	do	En tirant la corde d'alarme.	Doigt coupé	
Sackville	Jas. A. White	do	En attelant	Blessé au pouce.	
Bartibogue	P. O'Brien	do	Tombé entre les wagons.	Blessé au genou.	
Trenton	J. A. McDonald	do	En attelant	Bl. à la poitrine.	
Campbellton	Peter McAllister	do	do	Blessé au doigt.	
Meadow-Brook	N. Sinclair	do	Tombé entre le tender et la locomotive.	Blessé au genou.	
Debert	J. Conley	do	En attelant	Blessé au doigt.	
Rimouski	E. Perron	do	Tombé du marchepied du wagon.	Légèrem. blessé.	
Shubenacadie	Ed. McKenzie	do	En déchargeant du fret	Blessé à la main.	
Moncton	Jas. Arbing	do	En descend. de la locom.	Entorse au pied.	
do	Alfred Tait	do	En attelant	Main écrasée	
Dorchester	E. Farris	do	do	Gravem. blessé.	
Bathurst	A. Russell	do	En enfonçant un boulon d. le truck de la locom.	Blessé au doigt.	
Moncton	Percy Chapman.	do	En attelant	Blessé à la main.	
Newcastle	D. Trainor	do	Tombé en montant sur la locomotive.	Blessé au pied	
Spring Hill Junc	P. T. Christie	do	En faisant le garage	Blessé à la jambe	
Rogersville	F. Raymond	do	En attelant	Blessé à la main.	
Lévis	Michael Denis	Ni l'un ni l'autre.	Frappé p. un wagon en se tenant debout s. le truck	Blessé au pied.	
Nappan	A. Chisholm	Employé	Trébucha sur une planche de la plateforme.	Blessé à la tête et au bras.	
Stellarton	J. F. Muirhead.	do	En attelant	Blessé au doigt.	
Hampton	S. Dixon	do	do	Blessé au pouce.	
Stellarton	A. B. Vance	do	Trébucha s. le garde-fou.	Entorse au pied.	
New-Mills	W. McLean	do	En attelant	Blessé au doigt.	
Halifax	Thos. Kelly	do	En fermant la porte du hangar aux marchand.	Bles. à la hanche	
Moncton	Thos. Reppey	do	En attelant	Blessé au doigt.	
Weldford	A. Lyons	do	do	Blessé à la main.	
Richmond	Philip McInnes.	do	Tombé entre les wagons.	Fatal	Accident.
Sussex	W. A. McManus	do	Glissa sur un wag. fermé.	Entorse au pied.	

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés en Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour.	Numéro du train.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	Numéro de la locomotive.
1889.						
4 déc. ..	12.15	33	Express	M. Letarte	J. McDonald	151
5 do ..	13.25	Spécial.	Marchandises	R. F. Rutherford	R. Wilson	27
7 do ..	23.25	.....	Garage	.....	Fred. Welling	18
12 do ..	16.45	Spécial.	Marchandises	R. W. Vye	H. B. Maltby	178
12 do ..	17.30	do ..	do	John Hughes	Geo. Manning	128
15 do ..	12·55	do ..	do	J. L. Herbert	Jas. Fohey	132
15 do ..	14.30	33	Express	T. Coutourier	John Murphy	129
15 do ..	19.35	Spécial.	Marchandises	O. Perron	T. W. Henry	143
16 do ..	17.50	do ..	do	W. F. Ferguson	R. H. Coggan	177
16 do ..	20.00	do ..	do	W. L. Broad	T. Wilkins	174
16 do ..	20.00	.....	Garage	.....	M. O'Brien	99
17 do .	1.30	44	Marchandises	.....	Geo. Morrison, aîné	104
17 do ..	5.00	16	do	A. E. Smith	J. F. Smith	186
23 do ..	9.30	.....	Garage	.....	J. Cole	18
24 do ..	24.15	Spécial.	Marchandises	W. Crockett	Jas. Moody	175
25 do ..	9.30	18	Omnibus	T. W. Johnston	R. Wilson	27
25 do ..	21.00	.....	Garage	.....	W. Gross	18
31 do ..	5.45	47	Marchandises	B. Walker	D. McNeil	157
1890.						
1er janv ..	9.45	.....	Garage	.....	Chas. McAugh	188
1er do ..	18.00	Spécial..	Marchandises	L. Bélanger	T. W. Henry	143
4 do ..	12.55	do ..	do	R. A. Rainnie	J. J. Irvine	51
4 do ..	.....	.....	.....	.....	.....	.....
9 do ..	11.40	Spécial..	Marchandises	R. W. Vye	A. B. Maltby	40
9 do ..	.....	do ..	do	W. N. Bovard	J. Hackett	174
10 do ..	9.20	33	Express	D. Hunter	B. Lutes	147
10 do ..	9.20	33	do	do	Jas. McGowan	30
10 do ..	9.20	33	do	do	do	.....
10 do ..	9·20	33	do	do	do	.....
10 do ..	9.20	33	do	do	do	.....
10 do ..	10.00	Spécial..	Marchandises	D. McIntosh	N. Copeland	88
13 do ..	10.20	do ..	do	J. R. Dalton	D. Gould	127
14 do ..	1.50	do ..	do	C. McDougall	J. F. McCracken	7
16 do ..	17.20	do ..	do	J. Thomson	T. W. Hennessy	136
20 do ..	14.30	do ..	do	J. Q. McNaughton	H. McDonald	26
21 do ..	3.00	do ..	do	A. Mitchell	D. Duncan	171
21 do ..	3·00	do ..	do	do	do	171
22 do ..	1.10	do ..	do	R. W. Vye	W. E. Hunter	176
27 do ..	6.30	68	do	Jno. McDonald	J. W. Campbell	167
30 do ..	16.30	38	do	E. L. Watts	.....	.....
4 fév. ..	8.00	Spécial..	do	Jno. Thompson	D. Taylor	144
5 do ..	15.00	.....	Garage	.....	D. Sullivan	94
5 do ..	20.00	Spécial.	Marchandises	W. Haines	A. Rushton	175
7 do ..	24.18	76	do	J. B. Dubé	J. Gilker	185
8 do ..	9.00	.....	.....	.....	.....	.....
12 do ..	8.00	Spécial..	Marchandises	D. McIntosh	H. Trites	69

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Cap Saint-Ignace	Octave Lacombe	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par la locomotive en trav. la voie en voit.	Fatal	Accident.
Près Wentworth	R. Doyle	Employé	En attelant	Blessé à la tête et à l'épaule.	
Moncton	Fred. Simpson	do	do	Main écrasée	
Près de la rivière Barnsby.	S. M. Carson	do	En faisant du feu dans la locomotive	Main brûlée	
Nappan	Amos Dujay	do	Tombé en faisant le garage	Légèrem. blessé.	
Rimouski	Mme C. Ouellet.	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par la locomotive en trav. la voie en voit.	Fatal	Accident.
Près Jonction St-Charles.	Dennis Jérôme (aliéné).	Voyageur	Sauta par une fenête du wagon.	Gravem. blessé.	
Petit Métis	Wm. Savidant	Employé	Glissa à bas de la locomot.	Légèrem. blessé.	
Rivière Jacquet.	J. Fryers	do	En desserrant le frein	Blessé à la main.	
Painsec	Jas. A. White	do	En attelant	do au doigt.	
Moncton	E. White	do	do	do au bras	
Sainte-Flavie	Z. Lortie	do	En dételant	do au doigt.	
Thomson	H. A. Black	do	En montant sur le fourgon	Entorse au bras.	
Moncton	Chas. Ayles	do	En faisant le garage	Blessé à la jambe	
Petit Roche	A. Gortes	do	Descendit de la locomotive dans le ponceau	Légèrem. blessé.	
Près Truro	R. Wilson	do	La bielle latérale et le tourillon se brisèrent	do	
Moncton	T. Wilmot	do	En attelant	Blessé à la main.	
Lévis	A. Michaud	do	do	do au corps.	
Moncton	A. Russell	Employé	En attelant	Blessé à la tête	Accident.
Amqui	Thos. Fréchette.	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par la locomotive en marchant sur la voie.	Fatal	
Rothesay	Rich'd. Perkins.	do	En descendant de la locom.	Entorse au pied.	
Truro	Thos. Lester	Employé	Tom. s. le rail en fais. le gar.	Blessé au côté	
Canaan	Geo. Fryers	do	En desserrant le frein	do à la main.	
Petit Roche	Gilbert DeMill.	do	En travaillant autour de la locomotive.	Pied gelé	
Rivière Jacquet.	B. Lutes	do	Le chas.-neige quit. la voie en fais. dérail. les 2 loc.	Légèrem. blessé.	
do	Jos. McGowan	do	do do	Fatal	Accident.
do	Flouan Gaudet	do	do do	Jambe coupée	
do	O. Gilker	do	do do	Gravem. blessé.	
Glengarry	Daniel McKenzie	do	Tombé de la locomotive	Blessé à la tête	
Sackville	J. Brand	do	Descendit du wagon dans le ponceau.	do au genou.	
Charlo	W. McLean	do	En attelant	Blessé à la main.	
Maccan	M. Scurr	do	do	do au doigt.	
Painsec	G. Dixon	do	En faisant le garage	Légèrem. blessé.	
Près Valley	A. Murray	do	Le convoi dérailla	Fatal	Accident.
do	A. Mitchell	do	do	Légèrem. blessé.	
Jonct. Chatham.	R. W. Vye	do	Tom. en mont. s. le fourg.	Blessé au genou	
Eureka	Hugh Fraser	do	Frappé par un wagon	Clavicule brisée.	
Newcastle	T. King	do	En chargeant du fret	Pied écrasé	
Boundary Creek.	W. Wooden	do	Frappé par la locomotive en essayant d'ôter le wagonnet de dessus la v.	Fatal	Pas d'enquête.
Campbellton	Peter McAllister	Employé	Tombé de la locomotive	Blessé au genou.	
Rivière Jacquet.	W. Haines	do	En remettant le chasse-neige sur la voie.	Légèrem. blessé.	
Petit Métis	J. B. Desrosiers.	do	En attelant	Blessé à la main.	
Richmond	A. D. McKenzie	Ni l'un ni l'a.	Tom. du chevalet au charb.	Gravem. blessé.	
Stellarton.	Gordon McLeod	Employé	En attelant	Blessé au doigt.	

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour.	Numéro du train.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	Numéro de la locomotive.
1890.						
12 février.	.....	.....	Garage	.....	T. Stockall	44
13 do ..	23.00	.....	do	.....	M. Normand	96
14 do ..	8.00	.....	do	.....	Geo. A. Sears	94
14 do ..	10.00	Spécial..	Marchandises	T. McDermott	E. Rushton	47
14 do ..	.....	do ..	do	P. Y. Christie	J. Ferguson	199
15 do ..	12.20	do ..	do	John Grant	T. Henry	143
21 do ..	5.20	do ..	do	Jas. Card	A. Fryers N. Copeland	183 181
21 do ..	11.00	do ..	do	E. S. Vye	C. Atkinson	169
22 do ..	12.00	.....	Garage	.....	O. McGinity	66
22 do ..	24.25	Spécial..	Marchandises	H. Bégin	J. Murphy	129
24 do ..	3.00	do ..	do	W. N. Bovard	S. Wilson	47
25 do ..	3.30	.....	Garage	.....	John Walsh	93
27 do ..	11.25	16	Marchandises	Jas. McDowall	Geo. Feetham	80
3 mars...	3.10	39	do	D. Baownell	J. Stratton	39
5 do ..	4.00	Spécial..	do	A. Gamache	T. Matheson	145
6 do ..	1.00	do ..	do	J. B. Dubé	W. Duncan A. Matthews	179 77
6 mars...	16.30	Spécial.	Marchandises	C. McDougall	R. H. Coggan A. Rushton	6 7
9 do ..	6.30	do ..	do	A. Desjardins	H. W. Sharpe J. S. Smith	77 180
12 do ..	.....	.....	.....	.....	.....	.....
14 do ..	14.25	.....	.....	.....	.....	.....
18 do ..	19.00	.....	.....	.....	A. Connell	33
18 do ..	19.30	Spécial.	Marchandises	T. Bellemare	J. Cloutier	110
22 do ..	2.50	40	do	J. E. Evans	J. Williamson	7
24 do ..	16.00	.....	Garage	.....	H. Como	191
27 do ..	5.00	Spécial.	Marchandises	A. Dionne	E. Thomas	29
28 do ..	20.25	do ..	do	M. C. Daley	W. F. Hicks	119
	20.30	75	do	A. Begin	Jno. Oakleaf	179
30 do ..	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1er avril.	1.15	Spécial.	Marchandises	W. W. Irving	A. Wood	67
1 do ..	17.00	.....	.....	.....	.....	.....
2 do ..	11.15	Spécial.	Marchandises	Geo. Lamkie	Fred. Millican	163
4 do ..	.....	do ..	do	C. A. Atkinson	G. Anderson E. Kean	182 81
5 do ..	17.00	do ..	do	A. T. Archibald	M. White	.....
7 do ..	11·05	do ..	do	M. C. Daley	Jno. Gilfillan	92
7 do ..	12.40	11	do	A. W. Melick	R. Smith	43
10 do ..	11.30	Spécial.	do	Jno. Hughes	D. Taylor	90
23 avril...	6.50	Spécial.	Marchandises	R. W. Vye	Geo. Morrison, jeune	177
23 do ..	22.50	do ..	do	L. Balanger	A. Connell	33
25 do ..	17.00	do ..	do	W. Haines	R. H. Coggan	183
25 do ..	19.15	6	do	G. A. Chesley	G. Miler	184
2 mai....	20.00	Spécial.	do	S. Bernier	J. McNutt	2

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Richmond	B. Dean...	Employé....	En faisant le garage	Blessé au dos...	
Chaudière Jct...	Ulric Malouin..	do ...	Tombé sous la locomotive.	Fatal	Pas d'enquête.
Campbellton....	D. Trainor.....	do ...	En attelant.....	Blessé au corps.	
Berry's Mills....	E. Rushton.....	do ...	En enlevant la porte de la boîte à fumée.....	Blessé au doigt..	
Spring Hill Jct.	H. A. Baker....	do ...	En descendant du convoi.	Ent. à la c. du p.	
Baie de Sandy..	F. Munier.....	do ...	En attelant.....	Blessé à la main.	
Gloucester Jct..	F. Robbins... .	do ...	Glissa en descendant du fourgon	Légèrem. blessé.	
New-Castle.....	E. S. Vye	do ...	En tournant le chasse-neige dans la rotonde..	3 côtes brisées...	
Moncton.....	J. Muese..... .	do ...	Frappé par un wagon en travaillant sur la voie..	Gravement bles.	
Saint-Charles Jct	Aug. Laverdure.	do ...	En attelant	Blessé à la main.	
Moncton..	David Clarke...	do ...	do	do ...	
Richmond.....	Jas. Broadhurst.	do ...	Pris entre la passerelle et le wagon	Gravem. blessé..	
Windsor Jct....	Jas. McDowall .	do ...	Tombé entre la plateforme et le convoi.....	Fatal	Accident.
Weldford.....	D. Brownell....	do ...	Glissa en descendant du fourgon.....	Entorse au gen..	
Moffats.....	A. Gamache....	do ...	Tombé sous le convoi	Gravem. blessé..	
Mill-Stream	A. Rionx.	do ...	En attelant	Blessé à la main.	
Près de la rivière Jacquet	M. Shannon....	do ..	Wagonnet frap. p. lacom.	Légèrem. blessé.	
Métapédia.....	L. Gandreau....	do ..	En attelant.....	Main écrasée....	
Penobsquis... .	Jas. Christie....	do ..	Ecrasé en marchant sur la voie.....	Fatal.....	Accident.
Spring Hill Jct..	Sas. Doncaster..	do ..	En déchargeant du fret..	Blessé au pouce.	
Campbellton. ..	Chas. Killam...	do ..	Glissa en allum. la grande lanterne de la locomot..	Blessé au côté...	
Rivière-du-Loup	A. P. Morin....	do ..	Tombé à bas du convoi..	Fatal..	Pas d'enquête.
Newcastle	A. J. Hutes ...	do ..	Glissa en appliq. le frein..	Blessé au côté...	
Saint-Jean.....	P. Chapman....	do ..	Sauta à bas du convoi....	Ent. à la c. du p.	
Mill-Stream	C. Millican.....	do ..	En nettoyant la grille. ..	Blessé au doigt..	
Rothesay	W. Steeves.....	do ..	En attelant.....	do ..	
Cedar-Hall	Jos. Normand ..	do ..	Tombé à bas du train....	Fatal	Accident.
Brookfield	Geo. Marshall ..	Ni l'un ni l'autre.	Essaye de sauter sur le train	Légèrem. blessé.	
Newcastle	S. Hayward	Employé....	En descendant du fourgon	do ..	
Saint-Jean.....	Chas. Reynolds.	do ..	En lev. un touret de fil mét. dans le hang. aux march.	Blessé à la poitr.	
Bathurst.....	H. Gatro.....	do ..	En attelant	Blessé à la main.	
Newcastle	Jno. Collet	do ..	Tombé à bas d'un wagon.	Blessé au cou et à l'épaule	
Londonderry....	Peter Capeland..	do ..	En desserrant le frein....	Blessé à la main.	
Rivière Pollet...	O. Scott	do ..	En dételant.....	Blessé à la hanc.	
Quispamsis.. ...	Ed. Nichol	do ..	En serrant le frein.....	Blessé au genou.	
Amherst...	M. Steeves	do ..	En faisant le garage.....	Entorse au pied.	
Newcastle	John Sweet.....	do ..	En attelant.....	Blessé à la jambe	
Amqui.....	A. Cloutier.....	do ..	Tombé en allant serrer le freins	Blessé à la poitr.	
Campbellton....	W. Haines.....	do ..	Sauta de l'abat-jour au plancher du fourgon ...	Blessé à l'abdomen	
Sussex	W. A. McManus.	do ..	En attelant...	Blessé à la main.	
Saint-Octave ...	Paul Beaubien..	do ..	Tomba en fais. le garage.	Entorse au poign.	

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour.	Numéro du train.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.
1890.						
5 mai ...	15.30	.....	Garage.....	.....	J. H. Boyd.....	190
6 do ..	7.40	Spécial.	Equipe.....	E. Bowser.....	R. H. Coggan.....	4
11 do ..	6.40	44	Marchandises.....	O. Perron.....	J. McNutt..... / J. Devereaux.....	2 / 37
12 do ..	4.10	40	do	N. Merrill.....	W. Gross	170
17 do ..	2.40	5	do	Jno. Hughes.....	G. Milew.....	68
17 do ..	6.50	Spécial.	do	J. Lewis	D. Coal	183
17 do ..	19.55	69	do	Jas. Daley.....	T. Watson.....	112
20 do ..	20.15	Spécial.	do	C. McDougall.....	A. Wood.....	185
24 do ..	10.00	.....	Garage.....	.....	P. Fogarty.....	188
26 do ..	10.30	Spécial.	Marchandises.....	G. C. Keys.....	D. Duncan.....	118
28 do ..	10.30	do ..	do	C. H. Bass.....	J. Donald.....	197
30 do ..	12.00	.....	.....	.....	O. Jolivtte	14
6 juin ...	14.20	6	Marchandises.....	J. Hughes.....	R. Smith.....	68
6 do ..	10.00	.....	Garage.....	.....	W. Lovett	43
13 do ..	16.40	65	Omnibus.....	W. Foster.....	A. Scott.....	133
13 do ..	17.00	Spécial.	Marchandises.....	M. C. Daley.....	W. F. Hicks.....	64
16 do ..	16.00	.....	Garage.....	.....	P. Fogarty.....	188
25 do ..	14.35	Spécial.	Marchandises.....	W. McClafferty.....	J. McLellan.....	8
27 do ..	16.00	do ..	do	A. Dionne.....	H. Sharpe.....	29
30 do ..	23.00	do ..	do	Thos. Coffey.....	J. Gilpillan.....	175

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Truro	Amos Langille	Employé	Tombé de la locomotive	Blessé à la jambe.	
Rivière Jacquet	Elzear Deott	do	En déchargeant un wagon	Légèrem. blessé.	
Tunnel Morrisey, près Moffat.	Angus Gorham	do	Le convoi se heurta sur un quartier de rocher qui était tombé du remblai	Fatal	Accident.
	J. McNutt	do	do do	Légèrem. blessé.	
Rivière Barnaby	J. Black	do	Trébucha et tomba sur le tender.	Blessé au genou.	
Bloomfield	Jas. Vaughan	Ni l'un ni l'autre.	Ecrasé par le convoi pendant qu'il était couché sur la voie sous l'influence de la boisson.	Fatal	do
Beaver Brook	J. Poirier	Employé	En abaissant le sémaphore.	Blessé à la figure.	
Hampton	Alex. Murray	do	Tombé d'un wagon	Fatal	do
Gloucester Junc.	C. McDougall	do	En attelant	Blessé au doigt	
Moncton	Robt. McIntyre.	do	En faisant le garage	Blessé au pied	
Stellarton	M. Daley	do	Tombé en essayant de monter dans le convoi.	Gravem. blessé	
Amherst	A. Atkinson	do	En attelant	Blessé à la main.	
Sainte-Flavie	Nap. Beaubien	do	do	Blessé au bras et à la poitrine	
Cold Brook	A. McGuire (garçon).	Ni l'un ni l'autre.	Etant sur la voie, fut frappé par le convoi.	Fatal	do
Richmond	W. Parker	Employé	En attelant	Bles. aux hanches	
Près Pictou	Jas. Hunter	Ni l'un ni l'autre.	Tombé entre les wagons en essayant de monter dans le convoi.	Fatal	do
Maccan	C. Richardson	Employé	En serrant les freins	Blessé au bras	
Moncton	A. Steadman	do	En attelant	Blessé à la main.	
Shubenacadie	A. Chesholm	do	do	do	
Saint-Octave	Jas. Bérubé	do	Tombé en essayant de monter dans le fourgon.	Pied écrasé	
Memramcook	E. Smith	do	En faisant le garage.	Blessé au pied	

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

BUREAU DU SURINTENDANT EN CHEF.
MONCTON, N.-B., 3 octobre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les opérations du chemin de fer de Prolongement-Est, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Je vous transmets le rapport de l'ingénieur en chef sur la voie permanente et les travaux d'art, le rapport du mécanicien-chef sur le matériel roulant, et les états suivants préparés par le comptable et trésorier.

N° 1. Compte du capital.
2. Compte du revenu.
3. Frais de traction.
4. Dépense pour voitures et wagons.
5. Entretien de la voie et des travaux d'art.
6. Dépenses des stations.
7. Frais généraux.
8. Bilan général.

La longueur du chemin de fer en exploitation est la même que l'an dernier, 80 milles.

On n'a rien dépensé pour le compte du capital pendant l'exercice.

Le coût du chemin et de l'équipement le 30 juin 1890, était de $1,318,731.49.

Les dépenses d'exploitation pour l'année ont été de.....	$ 84,658 95
Les recettes brutes ont été de.....	79,102 77
	$ 5,556 18

Les recettes brutes ont dépassé de beaucoup celles de l'exercice précédent, comme suit:—

En 1889-90.....	$ 48,658 95
En 1888-89.....	72,436 65
	$ 12,222 30

Les frais d'exploitation sont de beaucoup inférieurs à ceux de l'an dernier, comme suit:—

En 1888-89.....	$ 90,719 04
En 1889-90.....	79,102 77
	$ 11,616 27

Toute la voie permanente et les travaux d'art ont été maintenus en bon état et diverses améliorations ont été faites, les principaux ponts étant munis de tabliers améliorés et de garde-fous en fer pour la plus grande sûreté des convois.

Le matériel roulant est aussi en bon état. Quatre-vingt-cinq wagons-bascule à houille, douze wagons-plateformes, et deux wagons fermés ont été construits durant l'exercice.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
D. POTTINGER,
Surintendant en chef.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et gérant des chemins de fer de l'Etat,
Ottawa.

N° 1.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Dt. Compte du capital, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890. Av.

1890.		$ cts.	1890.		$ cts.
30 juin....	Coût du ch. et de son équipem.	1,318,731 49	30 juin....	Gouvernement du Canada	1,318,731 49

THOMAS WILLIAMS,
Comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1890.

N° 2.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Dt. Compte du revenu, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890. Av.

Exercice terminé le 30 juin 1890.	Dépense.	Exercice terminé le 30 juin 1890.	Exercice terminé le 30 juin 1889.	Recettes.	Exercice terminé le 30 juin 1890.
$ cts.		$ cts.	$ cts.		$ cts.
20,176 01	Frais de traction. Relevé n° 1...	21,158 18	39,075 77	Transp. des voyag.	40,300 22
12,131 63	Dépenses pour wagons. Relevé n° 2.	12,550 19	26,733 43	do des march.	37,719 72
			6,627 45	Malles et divers ..	6,639 01
38,281 32	Entretien de la voie. Relevé n° 3..	23,164 98			
7,825 46	Dépenses de la voie. do 4..	8,073 62	72,436 65		
12,304 62	Dépenses générales, do 5..	14,155 80	18,282 39	Balance.....	
		79,102 77			
	Balance..... ...	5,556 18			
90,719 04		84,658 95	90,719 04		84,658 95

THOMAS WILLIAMS,
Comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1890.

N° 3.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Traction—(Relevé n° 1).

Exercice terminé le 30 juin 1889.	—	Exercice terminé le 30 juin 1890.
$ cts.		$ cts.
207 86	A m. du mécanicien-chef, des commis, et dép. de bureau et de voyage.	208 48
3,767 20	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	4,337 99
7,644 80	Combustible	8,809 04
963 69	Huile, suif, chiffons et menus articles	1,032 27
5,970 84	Réparations aux locomotives, tenders et outils	5,231 65
608 52	Eau, y compris l eparations aux pompes et réservoirs	813 23
1,013 10	Divers	725 52
20,176 01		21,158 18

THOMAS WILLIAMS,
Comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1890.

N° 4.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Dépenses des wagons—(Relevé n° 2).

Exercice terminé le 30 juin 1889.	—	Exercice terminé le 30 juin 1890.
$ cts.		$ cts.
2,465 00	Réparations aux voitures à voyageurs	2,923 58
1,368 94	do wagons-poste, à messageries et à bagage	1,104 63
2,488 73	do wagons à marchandises et fourgons	2,307 44
.....	do chasse-neige et flangers	.....
5,300 46	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins	5,794 14
369 45	Huile et chiffons	357 30
67 40	Menus articles et combustible	40 60
71 65	Divers	22 50
12,131 63		12,550 19

THOMAS WILLIAMS,
Comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1890.

N° 5.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Entretien de la voie et des travaux d'art—(Relevé n° 3).

Exercice terminé le 30 juin 1889.		Exercice terminé le 30 juin 1890.
$ cts.		$ cts.
24,891 80	Gages des hommes employés à réparer la voie, les clôtures et les sémaphores.	17,948 86
442 75	Lisses et attaches	477 75
1,124 83	Traverses (crédit)	61 83
9,801 76	Bois de construction, bois de service, etc., pour réparer les ponts, clôtures, etc.	1,987 68
23 32	Réparations aux quais	183 65
1,284 06	do bâtiments et plateformes	1,943 86
320 49	do à l'outillage	213 99
226 80	Enlèvement de la glace et de la neige	449 20
165 51	Divers	21 82
38,281 32		23,164 98

THOMAS WILLIAMS,
Comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1890.

N° 6.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Dépenses des gares—(Relevé n° 4).

Exercice terminé le 30 juin 1889.		Exercice terminé le 30 juin 1890.
$ cts.		$ cts.
5,851 70	Appointements des chefs de gare, agents, commis, télégraphistes, préposés aux bagages, gardiens de cours, aiguilleurs, gardiens et journaliers	6,277 97
1,973 76	Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets et autres faux frais	1,795 65
	Divers	
7,825 46		8,073 62

THOMAS WILLIAMS,
Comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1890.

N° 7.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Frais généraux—(Relevé n° 5).

Exercice terminé le 30 juin 1889.		Exercice terminé le 30 juin 1890.
$ cts.		$ cts.
500 04	Division de la comptabilité, appointements du comptable et auditeur, des commis, et frais de bureau et de voyages	541 71
41 67	Annonces	25 25
505 93	Dommages causés aux hommes, animaux et marchandises	3,369 20
11,133 93	Bac	10,151 85
4 00	Frais de télégraphie (non compris les appointements des télégraphistes)	3 10
119 05	Divers	64 69
12,304 62		14,155 80

THOMAS WILLIAMS,
Comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1890.

N° 8.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Dt. Bilan général, exercice terminé le 30 juin 1890. Av.

				$ cts.		$ cts.
Approvisionnements			6,599 73	Canada		12,298 79
Gares			2,344 76	Chemin de fer du Maine-Central		290 25
Loyer			24 50	Chemin de fer Boston et Maine		101 84
Cook et Fils			19 80			
Chemin de fer du Grand-Tronc			16 92			
Chem. de fer d'Oxford et New-Glasgow			22 00			
Cie de messagerie Canadienne			68 45			
Cie de télégraphe *Western Union*			2,079 68			
Comptes des départements—						
Milice	$ 66 64					
Postes	1,448 40		1,515 04			
Total			12,690 88	Total		12,690 88

THOMAS WILLIAMS,
Comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1890.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne du chemin de fer de Prolongement-Est, durant l'année expirée le 30 juin 1890.

Date.	Hrs du jour.	N° du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.	Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
1890. 6 janv.	11.33	20	Express.	N. Pushie.	John McEachern.	142	Un quart de mille à l'est d'Antigonish.	Annie McDonald.	Voyageur.	Sautée à bas du train. On suppose, par erreur.	Fatal.	Accident.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DU MÉCANICIEN-CHEF,
MONCTON, N.-B., 15 septembre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les relevés qui suivent sur le matériel roulant du chemin de fer de Prolongement-Est :—

Il se compose de :

9 locomotives.
6 voitures de première classe.
4 voitures de seconde classe.
4 wagons-poste, à bagage et messageries.
2 fourgons de conducteurs.
25 wagons fermés.
5 wagons à bestiaux.
70 wagons plateformes.
150 wagons à charbon de 5 tonnes de capacité.
85 wagons-bascules, 12 wagons-plateformes et 2 wagons fermés reconstruits durant l'exercice.

Le matériel roulant est en bon état.

SERVICE DE L'EAU.

De légères réparations ont été faites aux tuyaux amenant l'eau au réservoir de Mulgrave.

Le réservoir au chemin de Bayfield a subi quelques réparations. Les réservoirs étant neufs, ils n'ont exigé que de légères réparations.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
H. A. WHITNEY,
Mécanicien-chef.

M. D. POTTINGER,
Surintendant en chef du chemin de fer Intercolonial,
Moncton, N.-B.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON,, N.-B.. 29 septembre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur l'entretien du chemin de fer de Prolongement-Est, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

VOIE.

La longueur de la ligne reste la même que l'an dernier.

BALLASTAGE.

Dans le cours de l'exercice on a posé 750 verges cubes de cendre et de ballast où c'était nécessaire sur la voie.

TRAVERSES.

Dans le cours de l'exercice on a renouvelé 2,400 traverses, contre 7,164 l'exercice précédent.

CLÔTURES.

Dans le cours de l'exercice 3,007 perches de nouvelles clôtures en fil de fer barbelé et en treillis ont remplacé les vieilles clôtures en perches et en planches.

Les réparations nécessaires ont été faites aux clôtures paraneige à Merigonish et à Bayfield.

QUAIS ET CHEVALETS.

A Mulgrave, on a employé 4,000 pieds, M.P., de madrier de 4 pouces pour réparer le quai à cet endroit, et aussi 700 pieds linéaires de longrines de 12 par 12 pouces.

Un nouveau buttoir a aussi été placé à l'extrémité de la fausse voie de garage sur le quai.

BATIMENTS ET PLATEFORMES.

A Merigonish-ouest, 50 pieds de la plateforme ont été renouvelés et les bâtiments de la station ont reçu les réparations nécessaires.

A Merigonish, une plateforme de chargement de 60 pieds de long sur 16 pieds de large, a été faite, et un parc à bestiaux pour la commodité des personnes qui expédient des animaux.

A Piedmont, quelques réparations nécessaires ont été faites à la gare.

A Avondale, à la rivière James et à Brierly Brook, on a renouvelé les plateformes de la gare.

A Marsby Hope, on a examiné, réparé et peinturé la gare.

A Antigonish on a renouvelé 100 pieds de la plateforme de la gare et 95 pieds de la plateforme du fret. Quelques réparations nécessaires ont été faites au hangar aux marchandises.

A South River, on a renouvelé la plateforme de la gare et on a réparé le toit de la gare.

A Heatherton on a renouvelé la plateforme.

A Pomquet l'extrémité est de la gare a été lambrissée à neuf, en déclin, et d'autres réparations nécessaires ont été faites à la gare.

A Afton on a renouvelé la plateforme de la gare, cette dernière a été réparée et on a fourni un puits et une pompe pour l'usage du chef de gare.

À Tracadie on a renouvelé la plateforme de la gare, posé un nouveau plancher dans le bureau, et réparé le toit de la gare.

Au Havre-aux-Bouches on a renouvelé la plateforme de la gare, prolongé le logement au-dessous du hangar aux marchandises et fourni un puits et une pompe pour l'usage du chef de gare.

Au Havre-des-Pirates on a renouvelé la plateforme et réparé et peinturé les bâtiments de la gare.

À Mulgrave on a renouvelé une partie de la plateforme de la gare, et fait les réparations nécessaires à la gare et au hangar aux marchandises.

On a en partie renouvelé le toit de la remise aux locomotives avec de l'amiante recouverte d'une couche de goudron.

PONTS ET PONCEAUX.

Plusieurs des courbes du pont en chevalets sur pilotis de Pine Tree étaient rongés par les tarets et des supports supplémentaires ont été posés.

Les traverses ont aussi été munies de cales d'échantillon.

Le pont au-dessus de la voie à la rivière Sutherland a été élevé de manière à donner un passage libre de 20 pieds 7 pouces de haut. Les traverses ont été munies de cales et de contre-rails en fer.

Les ponts sur pilotis de la rivière des Français et de Dewar ont été munis de tabliers-type.

Les longrines et les traverses du pont de Little Gut ont été renouvelées et on a posé un tablier-type.

Le pont du ruisseau Dewar et le pont en chevalets Dewar ont été munis de tabliers-type. Dans le premier on a renouvelé un certain nombre d'entretoises.

On a posé 12 nouvelles poutres au pont de la rivière Barney, ainsi qu'un tablier-type.

Les ponts en pilotis de Grant, Baxter et McDonald ont été munis de cales et de contre-rails en fer. On a renouvelé 4 courbes dans le pont sur pilotis Oulton et les traverses ont été munies de cales et de contre-rails.

Le pont de la rivière James a été muni d'un nouveau tablier-type et de contre-rails en fer.

Les entretoises latérales du pont de la rivière de l'Ouest ont été enlevées afin de donner un passage libre de 20 pieds 6 pouces.

Vingt entretoises et dix poutres ont été renouvelées et un tablier-type posé.

Les ponts à l'anse McDonald, à la rivière du Sud et à Pomquet ont été munis de cales et de contre-rails en fer.

Les entretoises au-dessus de la voie sur le pont du système Howe à Pomquet ont été élevées afin de donner un passage libre de 21½ pieds.

A la Petite-Rivière on a renouvelé 31 poutres du tablier, 62 traverses, 4 sablières, 2 longrines et 36 entretoises de pin dur, et posé des cales et des contre-rails en fer sur le pont.

Le pont sur pilotis à l'anse Gerrior a été entièrement renouvelé et des cales et contre-rails en fer ont été posés.

On a renouvelé 26 poutres du tablier et 36 entretoises au pont du Monastère, posé un tablier-type et peinturé le pont.

On a renouvelé 48 poutres du tablier et 24 entretoises dans le pont du système Howe sur la rivière Noire.

Les ponts sur pilotis au havre des Pirates et à Mulgrave ont été en partie renouvelés et on a posé des tabliers-type.

Les pierres de couronnement et les murs en aile de tous les ponts ont été examinés, réparés et peinturés où c'était nécessaire.

Dix-huit fosses à bestiaux originairement construites en pruche ont été renouvelées avec la meilleure qualité de cèdre.

Un ponceau ouvert en pruche de 11 pieds d'ouverture a été remplacé par un ponceau fermé en cèdre de 2 x 3 pieds, et une travée de 5 pieds près du même endroit a été remplacée par un ponceau fermé de 2 x 2 pieds.

EN GÉNÉRAL.

Dans le cours de l'exercice on a remplacé 140 vieilles barrières en bois par des barrières en treillis de fil métallique récemment adoptées.

A Avondale, rivière James, Bayfield et Tracadie on a renouvelé les parcs à bestiaux et déplacé des voies de garage à la ligne-mère, à un endroit plus commode pour charger.

Au havre aux Bouches on a fait un nouveau parc à bestiaux.

De nouveaux buttoirs ont été posés à l'extrémité des soutes au charbon à Antigonish.

Les réparations nécessaires ont été faites aux signaux et sémaphores des stations dans toute la division.

La voie a été bien entretenue et est en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
P. S. ARCHIBALD,
Chief Engineer.

M. D. POTTINGER,
Surintendant en chef du chemin de fer Intercolonial,
Moncton, N. B.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 3 octobre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés suivants des opérations du chemin de fer d'embranchement de Windsor, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890 :—

N° 1. Compte du revenu.
2. Entretien de la voie et des travaux d'art.
3. Bilan général.
4. Etat des recettes.

Je vous transmets aussi le rapport de l'ingénieur en chef sur la condition de la voie et des travaux d'art.

Cette ligne, de trente-deux milles de longueur, a été exploitée pendant l'année par la Cie du chemin de fer de Windsor et Annapolis, aux mêmes conditions que l'année dernière, c'est-à-dire de garder pour elle les deux tiers des recettes brutes et de donner l'autre tiers à l'Etat, les frais d'entretien étant à la charge de ce dernier.

Les recettes brutes indiquent une augmentation dans la part qui revient au gouvernement, comparées à celles de l'an dernier :—

En 1889–90	$30,162 46
En 1888–89	28,372 11
	$ 1,790 35

Les frais d'entretien de la voie et des travaux d'art ont été moindres que l'an dernier, comme suit :—

En 1888–89	$20,856 50
En 1889–90	18,982 82
	$ 1,873 68

Les réparations et renouvellements nécessaires ont été faits, y compris la pose de tabliers améliorés, protégés par des contre-rails en fer, sur plusieurs des grands ponts

La voie permanente et les travaux d'art sont en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,

Surintendant en chef.

M. Collingwood Schreiber,

Ingénieur en chef et gérant général des ch. de fer du gouvernement canadien,

Ottawa.

N° 1.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Dt. Compte du revenu pour l'exercice terminé le 30 juin 1890. Av.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice terminé le 30 juin 1890.	Exercice précédent.	Recettes.	Montant, exercice terminé le 30 juin. 1890.
$ cts.		$ cts.	$ cts.		$ cts.
20,856 50	Entretien de la voie et des travaux d'art, relevé nº 1.	18,982 82	9,578 81	Transport des voyageurs	10,369 12
			17,645 14	Transport des marchandises	18,641 50
			1,148 16	Malles	1,151 84
7,515 61	Balance	11,179 64			
28,372 11		30,162 46	28,372 11		30,162 46

R. B. BOGGS,
Comptable, E. de W.

Moncton, N.-B., 30 juin 1890.

N° 2.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

ENTRETIEN de la voie et des travaux d'art.

Exercice précédent.	Détails.	Montant.
$ cts.		$ cts.
11,063 68	Réparations à la voie	10,567 94
1,542 35	Rails et attaches.....Crédit	106 51
2,620 94	Traverses	2,750 50
15 90	Cadenas d'aiguilles	2 70
327 38	Ponts	1,191 55
106 07	Signaux	4 05
140 20	Ponceaux et fosses-bestiaux	673 94
.....	Quai à Windsor	963 14
438 49	Bâtiments et plateformes	213 29
46 81	Wagonnets de tournée et à bras	1 40
234 03	Outillage et réparations	195 77
58 15	Chasse-neige et *flangers*	113 35
2,802 32	Clôturage	1,237 45
1,121 69	Bureau du comptable et dépenses	1,114 82
338 49	Divers	59 43
20,856 50		18,982 82

R. B. BOGGS,
Comptable, Embr. de Windsor.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1890.

N° 3.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Dt. Bilan général. Av.

1890.		$ cts.	1890.		$ cts.
30 juin...	Ch. de fer de Windsor et Annapolis	3,015 54	30 juin...	Chemin de fer Intercolonial	650 21
	Compte des approvisionnements..	5,564 99		Compte fédéral.....	7,930 32
		8,580 53			8,580 53

R. B. BOGGS,
Comptable, Emb. de Windsor.

Moncton, N.-B., 30 juin 1890.

N° 4.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Etat mensuel des recettes—Un tiers.

Mois.	Voyageurs.	Marchandises.	Malles.	Totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1889—Juillet	1,074 40	1,262 36	96 91	2,433 67
Août	1,708 47	1,430 44	96 91	3,235 82
Septembre	1,143 53	2,171 97	96 90	3,412 40
Octobre	820 17	2,614 19	96 91	3,531 27
Novembre	710 47	2,158 94	96 91	2,966 32
Décembre	795 18	1,529 71	96 90	2,421 79
1890—Janvier	533 98	973 96	94 46	1,602 40
Février	467 05	999 24	94 45	1,560 74
Mars	566 81	1,353 55	94 45	2,014 81
Avril	737 34	1,608 52	95 68	2,441 54
Mai	775 01	1,230 71	95 68	2,101 40
Juin	1,036 71	1,307 91	95 68	2,440 30
	10,369 12	18,641 50	1,151 84	30,162 46

R. B. BOGGS,
Comptable, Emb. de Windsor.

Moncton, N.-B., 30 juin 1890.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 10 septembre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur l'entretien de l'embranchement de Windsor pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

TRAVERSES.

Dans le cours de l'année on a renouvelé 15,700 traverses.

CLÔTURES.

Sept cent trente-huit perches de clôtures en fil de fer barbelé et en treillis ont remplacé l'ancienne clôture en perches. Les réparations nécessaires ont été faites à la vieille clôture.

BATIMENTS ET PLATEFORMES.

La gare de Windsor a été examinée, réparée et peinturée.

L'intérieur de la gare de Newport a été parfaitement nettoyé et peinturé.

Les réparations ont été faites aux stations d'Ellershouse, Mont Uniacke, et Beaver Bank.

PONTS ET PONCEAUX.

Neuf paires de vieilles fosses à bestiaux, originairement construites en pruche, ont été remplacées par des fosses à bestiaux en cèdre.

Les longrines en bois de neuf ponceaux ouverts de 11 à 17 pieds de travée, ont été remplacées par des longrines en fer avec dessus à coupe verticale et contre-rails en fer.

La maçonnerie de ces constructions fut parfaitement examinée et jointoyée.

Les vieux tabliers des trois longrines en fer aux ponts de la rivière Sainte-Croix, de Big Bog, et de Sackville ont été remplacés par des tabliers-type et contre-rails en fer. Ces ponts ont aussi été peinturés.

A la rivière Jordan on a fait quelques réparations temporaires à la vieille structure pour la rendre sûre jusqu'à ce qu'on ait posé les nouvelles longrines d'acier qu'on a commandé.

On a fait de grandes réparations à trois ponceaux en pierre entre Ellershouse et Windsor, et deux ont été complètement reconstruits.

EN GÉNÉRAL.

On a dépensé $1,200 pour réparer le quai de Windsor.

Dans le cours de l'exercice on a posé sur la voie environ 8,000 verges cubes de ballast.

La voie est en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
P. S. ARCHIBALD,
Ingénieur en chef.

M. D. POTTINGER,
Surintendant en chef du chemin de fer Intercolonial,
Moncton, N.-B.

CHEMIN DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

BUREAU DU SURINTENDANT,
CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 22 août 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur l'exploitation du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Vous trouverez également les états suivants préparés par le comptable et auditeur :—

N° 1. Compte du capital.
2. Compte du revenu.
3. Frais de traction. (Extrait n° 1.)
4. Dépense de wagons. (do 2.)
5. Entretien de la voie et des travaux d'art. (do 3.)
6. Dépenses de gares. (do 4.)
7. Frais généraux. (do 5.)
8. Compte général des approvisionnements.
9. Bilan général.
10. Etat comparatif des moyennes.

COMPTE DU CAPITAL.

Les déboursés à compte du capital s'élevaient, le 30 juin 1890, à.....	$3,741,780 89
Aucune addition n'ayant été faite dans le cours de l'exercice, le total des déboursés le 30 juin 1890, était le même que celui de l'exercice précédent.	$3,741,780 89

COMPTE DU REVENU.

Les recettes brutes du dernier exercice ont été de.	$160,971 78
Celles de l'exercice précédent.....	171,369 56
Diminution.....	$ 10,397 78

Les recettes par mille de ch. de fer ont été comme suit pendant les deux exercices:—

1888–89.....	$816 04
1889–90.....	766 53
Diminution par mille.....	$ 49 51

La longueur du chemin en exploitation dans chaque exercice a été la même, savoir, 211 milles.

ÉTAT.

	Voyageurs transportés.	Recettes.
1888–89.....	152,780	$74,631 01
1889–90.....	138,099	69,399 72
Diminution.....	14,681	$ 5.231 29

	Tonnes de fret transportées.	Recettes.
1888–89.....	55,682	$79,594 05
1889–90.....	51,604	73,663 06
Diminution.....	4,078	$ 5,930 99

Malles et divers, 1888–89.....	$ 17,144 50
do 1889–90.....	17,909 00
Augmentation.....	$ 764 50

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été comme suit pendant le dernier exercice :—

1888–89.....	307,540
1889–90.....	315,943
Augmentation.....	8,403

Par les convois :—	
1888–89	248,294
1859–90	252,573
Augmentation	4,279
Par les wagons :—	
1888–89	1,369,666
1889–90	1,316,355
Diminution	53,311

PRAIS D'EXPLOITATION.

Comparé avec ceux du dernier exercice, les frais d'exploitation sont comme suit :—

RENOUVELLEMENTS.

	Matériel roulant ordinaire.	Rails et attaches.	Total.
1888–89	$232,678 43	$ 14,881 01	$247,559 44
1889–90	248,270 55	18,215 30	266,485 85
Augmentation	$ 15,592 12	$ 3,334 29	$ 18,926 41

Dans les chiffres ci-dessous il a été dépensé pour de nouveaux ouvrages :—

Pont en fer à Trout Brook	$ 863 57
do Pawe (est)	1,985 20
do Ellerslie	3,551 02
Longerons en acier à Blueshank	2,740 82
do do Elliott's	954 12
Pont en fer à Perth	340 37
Total des nouveaux travaux	$10,435 10
Augmentation sur l'exercice précédent en traverses.	11,660 28
Dragage au quai de Charlottetown	1,312 50
Total	$ 23,407 88

VOIE.

On a posé sur la voie cinq cent vingt-six tonnes de nouveaux rails d'acier, de boulons, d'écrous et d'éclisses.

VOIE D'ÉVITEMENT.

Une nouvelle voie d'évitement de 120 pieds de long a été faite au moulin Haywood, rivière du Moulin. Une voie d'évitement de 60 pieds de long a été faite à Saint-Nicolas.

TRAVERSES.

Dans le cours de l'exercice on a posé 75,515 traverses sur la voie. Trente-six paires de traverses d'aiguilles ont été renouvelées.

BALLASTAGE.

Neuf mille cent quarante verges cubes de ballastage ont été distribuées sur la voie où c'était le plus nécessaire. Trois cent cinquante verges cubes de terre ont été employées pour élargir les remblais. Deux mille trois cent cinquante-deux verges

cubes de ballastage ont été employées pour remplir et élever la voie aux nouveaux ponts ci-dessous mentionnés:—

Au pont d'Ellerslie	448	verges cubes.
Au pont Blueshank	760	do
Au pont Ellerslie	600	do
Au pont Pawe's	544	do

PONTS, PONCEAUX, ETC.

Le pont de Trout Brook a été renouvelé avec des longerons en fer de 26 pieds reposant sur des culées en pierre.

Le pont de Pawe (est) a été renouvelé avec des longerons en fer de 20 pieds reposant sur des culées en pierre.

Le pont d'Ellerslie a été renouvelé avec des longerons en fer de 26 pieds reposant sur des culées en pierre,

Le pont de Blueshank a été renouvelé avec des longerons en acier de 39 pieds reposant sur des culées en pierre.

Le pont d'Elliot a été renouvelé avec des longerons en acier de 33 pieds.

Le ponceau de North Wiltshire a été remplacé par un tuyau en fer de 60 pieds, et de 12 pouces de diamètre.

Le pont de Perth a été renouvelé avec des longerons d'acier de 20 pieds. Il a aussi reçu de nouvelles traverses.

Tous les ponts de bois ont subi les réparations nécessaires.

Neuf ponceaux en bois ont été reconstruits.

Quarante fosses à bestiaux ont été reconstruites.

BATIMENTS ET PLATEFORMES.

Une nouvelle remise pour les wagonnets a été construite à Tignish.

Un nouveau parc à bestiaux a été placé à Bloomfield.

A Devon-ouest on a reconstruit la gare qui avait été détruite par le feu.

On a renouvelé la couverture en bardeaux de la gare Wellington.

Les stations à signaux de Sainte-Eléonore, Travellers Rest, Blueshank, Clyde, Loyaliste et Winsloe ont été remodelées, lambrissées de nouveau et recouvertes en bardeaux.

On a reconstruit les plateformes à Port-Hill, Sainte-Eléonore et Summerside.

A Summerside, le hangar à marchandises sur le quai a reçu de nouvelles portes, et on a élevé la soute au charbon et posé de nouveaux seuils.

Au Cap Traverse, la gare et la salle de bagages ont été enlevées de dessus le quai et placées à un endroit plus commode un peu au nord de l'hôtel Lansdown.

Une nouvelle remise a été construite pour les wagonnets à North Wiltshire.

A Charlottetown on a soulevé la gare et posé de nouveaux seuils, et la plateforme a été allongée de 75 pieds. On a posé un nouveau plancher reposant sur des seuils en cèdre dans l'atelier des wagons. Le hangar au charbon a subi des réparations générales. Une nouvelle fondation en cèdre a été posée sous une partie de ce bâtiment, et on a posé un plancher de 3 pouces.

Les stations à signaux de Brackley Point, Union, Tracadie, et Pisquid ont reçu un nouveau rang de planches, ont été recouvertes en bardeaux et peinturées.

A Georgetown, la plateforme de la station a été reconstruite, et l'on a bâti une nouvelle chute pour le charbon.

Au Mont Stewart on a reconstruit le hangar au charbon. Le toit de la remise aux locomotives a été recouvert en bardeaux et le bâtiment a subi les réparations nécessaires.

Une plateforme de chargement a été faite à la gare du lot n° 40.

A Bear River, le hangar au charbon a été reconstruit.

A Souris, le bardeau sur la remise aux locomotives a été en partie renouvelé.

QUAIS.

Le quai de Summerside a subi des réparations considérables, 131 tonnes de bois carré y ayant été employées.

Le quai au Cap Traverse a été rendu plus fort en battant 70 pieux à l'extrémité extérieure. Il a reçu 700 tonnes de pierre de la Nouvelle-Ecosse et 104 tonnes de bois carré.

L'extrémité extérieure du quai de Charlottetown a été exhausée de 9 pieds, et l'on a employé à cette fin soixante tonnes de bois d'équarrissage, ainsi qu'une quantité considérable de broussailles, pierres et terre. On a dragué sur le côté est du quai. Les bouts d'allonge de la balustrade à l'est de la station ont été renouvelés sur un parcours de 500 pieds.

Vingt-cinq tonnes de bois d'équarrissage ont servi aux réparations du quai de Georgetown.

On a employé trois cents tonnes de ballast de pierre et trois cent cinquante verges cubes de terre pour réparer le quai de Souris. Le milieu du quai a été revêtu d'un double plancher et l'abord renouvelé au moyen d'une construction en bois de 30 pieds de longueur et de 5 pieds de hauteur rempli de broussailles et de pierres.

CLÔTURES.

Il a été construit dix milles et un tiers de clôture en fil de fer barbelé, treize milles et un tiers de clôture en fil de fer à treillis, et cinq cent-trente trois verges de clôtures en fil de fer et piquets, en remplacement de l'ancienne clôture qui a été brûlée et tombait en ruines.

Mille pieds de clôtures paraneige ont été reconstruits.

SÉMAPHORES, SIGNAUX, ETC.

Les sémaphores de Mount-Stewart ont été renouvelés.

APPROVISIONNEMENTS.

Les achats de fournitures durant l'exercice se sont élevés à $75,025.26.

La valeur des approvisionnements restant au 30 juin, était comme suit:—

Approvisionnement généraux	76,147 01
Houille	1,964 04
Rails et attaches	17,035 60
Vieux matériaux, utilisables	7,932 00
Total	$103,078 65

Les achats ont étés faits pour la plus grande partie par soumissions et marchés, conformément à la pratique suivie les années précédentes.

Je vous transmets un état des accidents arrivés sur ce chemin de fer durant l'exercice.

Il me fait grand plaisir de dire que la chaussée, les bâtiments et le matériel roulant sont en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. UNSWORTH,
Surintendant.

M. Collingwood Schreiber,
Ingénieur en chef et gérant général du chemin de fer de l'Etat,
Ottawa.

N° 1.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Dt. Compte du capital. Av.

1889.		$ cts.	1889.		$ cts.
30 juin.	Coût du chemin et son équipement jusqu'à cette date.	3,741,780 89	30 juin.	Reçu du gouvern. fédéral..	3,741,780 89
			1890.		
			30 juin.	do do ...	.....
		3,741,780 89			3,741,780 89

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1890.

N° 2.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Compte du revenu, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice terminé le 30 juin 1890.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice terminé le 30 juin 1890.
$ cts.		$ cts.	$ cts.		$ cts.
60,367 88	Frais de traction, d'après relevé n° 1.....	60,907 99	74,631 01	Transport des voyageurs.	69,399 72
34,576 58	Dépenses des wagons, d'après relevé n° 2.....	38,026 89	79,594 05	do des march....	73,663 06
113,248 88	Ent. de la voie et des trav. d'art, d'après relevé n° 3.	126,919 05	17,144 50	Malles et divers..... ..	17,909 00
28,043 42	Dépenses des gares, d'après relevé n° 4.....	28,717 52	171,369 56	Total des recettes...	160,971 78
11,332 68	Frais généraux, d'après relevé n° 5.....	11,914 40	76,189 88	Balance.....	105,514 07
247,559 44	....Totaux	266,485 85	247,559 44	....Totaux....	266,485 85

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1890.

N° 3.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Traction—(Relevé n° 1).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1890.
$ cts.		$ cts.
1,252 67	Appointements du mécanicien-chef, des commis, frais de bureau et de voyage...	1,380 00
15,772 39	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs.....	16,419 37
16,150 96	Combustible.....	14,213 69
2,019 33	Huile, suif, chiffons et menus articles.....	2,042 36
22,717 17	Réparations aux locomotives, tenders et outils pour les locomotives.....	23,861 53
600 68	Eau, y compris réparations de pompes et réservoirs.....	897 72
1,844 68	Divers.....	2,093 32
60,357 88	.....Totaux	60,907 99

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1890.

N° 4.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Dépenses des wagons—(Relevé n° 2).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1890.
$ cts.		$ cts.
9,100 96	Réparations aux voitures à voyageurs	10,481 02
1,163 25	do wagons-poste et à bagage	1,457 97
6,730 47	do wagons à marchandises et fourgons	7,789 59
13,370 06	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins	13,654 79
384 13	Huile et chiffons pour étoupage	633 80
2,897 85	Menus articles et combustible	2,633 05
929 86	Divers	1,376 67
34,576 58	Totaux	38,026 89

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.-P.-E., 30 juin 1890.

N° 5.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

ENTRETIEN de la voie et des travaux d'art—(Relevé n° 3).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1890.
$ cts.		$ cts.
398 71	Appointements de l'ingénieur, des commis, frais de bureau et de voyage..	669 96
51,714 82	Gages pour réparations de la chaussée, des clôtures et sémaphores.....	49,215 18
14,276 62	Rails, coussinets et carvelles.....	17,109 48
13,508 66	Traverses.....	25,168 94
20,117 31	Bois de constr. et de service pour réparat. aux ponts, fosses-bestiaux, clôtures, etc.	17,933 97
3,912 99	Réparations aux quais.....	5,476 47
6,128 82	do bâtiments et aux plateformes.	7,784 54
2,716 80	do chasse-neige, *flangers* et outils	2,499 71
474 15	Enlèvement de la glace et de la neige.....	1,060 80
113,248 88	.....Totaux.	126,919 05

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1890.

N° 6.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DÉPENSES DES STATIONS—(Relevé n° 4).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1890.
$ cts.		$ cts.
20,251 45	Appointements et gages des chefs de gare, commis, télégraphistes, préposés au bagage, gardiens de cour, aiguilleurs, gardiens et journaliers.....	20,255 44
7,791 97	Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets et autres dépenses imprévues....	8,462 08
.....	Divers.....	....
28,043 42	.....Totaux.....	28,717 52

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1890.

N° 7.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Frais généraux—(Relevé n° 5).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1890.
$ cts.		$ cts.
4,442 19	Appointements du surintendant, du chef des trains et des commis, frais de bureau et de voyage	4,425 88
5,288 11	Appointements du comptable et de l'auditeur, des payeurs, des caissiers et des commis, frais de bureau et de voyage	5,298 44
708 28	Annonces	660 42
244 76	Dommages aux hommes, animaux et marchandises	318 38
217 92	Télégraphie (non compris les appointements des télégraphistes)	461 52
431 42	Divers	749 76
11,332 68	Totaux	11,914 40

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1890.

N° 8.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Compte des approvisionnements, pour l'année terminée le 30 juin 1890.

1889.	Dt.		$ cts.	$ cts.
30 juin ...	Balance reportée			124,659 82
1890.				
30 juin...	Achats de rails durant l'année		75,025 26	
	Frais d'autres ministères		12,411 41	
	Bordereaux de paie		2,552 40	
				89,989 07
1890.	Av.			214,648 89
30 juin ...	Distributions durant l'année			111,570 24
	Balance.... Matériel ordinaire	$76,147 01		103,078 65
	Combustible	1,964 04		
	Rails et attaches disponibles	17,035 60		
	Vieux matérial pouvant servir	7,932 00		

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1890.

N° 9.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Dt.	Bilan général.		Av.
	$ cts.		$ cts.
Matériel en général	103,078 65	Compte fédéral	102,491 60
Caisse	1,798 41	Assurance contre les accidents	4,420 01
Stations	922 58		
Ministère de la milice	130 98		
Cie de télégraphe Anglo-Américaine	46 43		
Juge Weatherbee	30 00		
Sidney Gray	25 00		
Chemin de fer Intercolonial	66 73		
Prolong. de ch. de fer, Charlottetown	812 83		
Total	106,911 61	Total	106,911 61

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1890.

N° 10.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

ETAT COMPARATIF des moyennes, pour l'année terminée le 30 juin 1890.

Détails.	1890.	1889.
Longueur de la ligne	210	210
Milles parcourus par les locomotives	315,943	307,540
do do trains	252,573	248,294
do do wagons	1,316,355	1,369,666
Recettes des locomotives par mille ... Centins	50·94	55·72
do de la voie do ... Dollars.	766·53	816·04
Proportion des recettes provenant des voyageurs sur les recettes brutes	43·11	43·55
do des marchandises do	45·76	46·45
do d'autres sources do	11·13	10·00
Dépenses des locomotives par mille—		
Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	5·20	5·13
Combustible	4·50	5·25
Huile, suif, chiffons et menus approvisionnements	0·65	0·66
Réparations aux locomotives	7·55	7·39
Eau et réparations aux réservoirs	0·28	0·19
Divers	0·66	0·60
	18·84	19·22
Appointements du mécanicien-chef, frais de voyage et de bureau	0·44	0·41
Total ... Centins	19·28	19·63
Traction, par locomotive et par mille	19·28	19·63
Dépenses des wagons do	12·04	11·24
Entretien de la voie et des travaux d'art, par train et par mille	40·17	36·83
Dépenses des stations do do	9·09	9·12
Frais généraux do do	3·77	3 68
Total, locomotive, par mille ... Centins	84·35	80·50
Traction, par train et par mille	24·11	24·31
Dépenses des wagons do	15·06	13·93
Entretien de la voie et des travaux d'art, par train et par mille	50·25	45·61
Dépenses des stations do do	11·37	11·29
Frais généraux do do	4·72	4·56
Total, train par mille ... Centins	105·51	99·70
Frais d'exploitation par mille de la voie ... Piastres	1,268·93	1,177·85

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I. P.-E., 30 juin 1890.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

BUREAU DU MÉCANICIEN-CHEF,
CHARLOTTETOWN, 20 août 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les états et relevés suivants, qui montrent les opérations du département des mécaniciens de ce chemin, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

A.—Relevé mensuel des frais de traction.

B.—Relevé du service et de la consommation des locomotives.

C.—Relevé mensuel du service des wagons.

D.—Etat du nombre des locomotives, wagons et chasse-neige.

E.—Etat comparatif des dépenses du département des machines, pour les exercices 1888–89 et 1889–90.

Onze wagons-plateformes de 10 tonnes de capacité et un wagon pour le bétail ont été construits dans le cours de l'exercice. Neuf des wagons-plateformes et le wagon pour le bétail devaient en remplacer un nombre égal qui étaient devenus hors de service. Les deux autres wagons-plateformes étaient destinés à remplacer ceux qui ont été brûlés à O'Leary et à Devon-Ouest lors de l'incendie qui a détruit toute cette partie pu pays. Le coût de ces wagons a été inclus dans le chapitre des réparations aux wagons à marchandises.

En référant à l'état D l'on verra que le matériel de locomotives, de wagons, de chasse-neige et *flangers*, dont on a fait l'acquisition au compte du capital, consiste actuellement en :—

21 locomotives.
17 voitures à voyageurs, 1re classe.
15 " " 2e classe et à bagage.
3 wagons-poste et fumoirs.
175 wagons fermés.
125 wagons-plateformes.
3 fourgons de conducteurs.
1 voiture de payeur.
8 chasse-neige.
7 *flangers*.

Il me fait plaisir de constater que le matériel roulant a été bien entretenu et qu'il est en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. UNSWORTH
Surintendant et mécanicien-chef.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat,
Ottawa.

CHEMIN DE FER DE L'ILE

DÉPARTEMENT

A.—RELEVÉ des frais de traction

Mois.	Milles parcourus par les locomotives, non compris le ballastage.	Dépenses pour				
		Gages des mécaniciens.	Combustible	Huile, suif, chiffons, etc.	Réparations.	Eau, y compris les réparations aux pompes et aux réservoirs.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1889—Juillet	32,912	1,565 78	1,364 81	188 87	1,856 65	135 39
Août	33,063	1,554 67	1,291 93	206 36	2,264 48	100 14
Septembre	29,318	1,463 75	1,093 27	193 70	1,879 85	162 19
Octobre	32,441	1,513 55	1,600 02	218 34	1,948 36	10 86
Novembre	30,071	1,359 15	1,370 00	180 87	1,610 16	65 67
Décembre	20,848	1,183 61	1,149 79	164 51	2,250 79	58 95
1890—Janvier	22,284	1,414 73	1,282 7	158 10	2,305 45	237 61
Février	20,253	1,332 32	1,136 69	162 26	1,995 72	49 29
Mars	22,380	1,384 82	1,047 07	154 36	2,448 48	19 46
Avril	20,969	1,089 25	946 60	141 39	1,327 42	27 42
Mai	23,336	1,184 98	894 06	120 04	2,029 01	23 75
Juin	28,068	1,372 76	1,036 69	153 56	1,945 16	6 99
Totaux	315,943	16,419 37	14,213 69	2,042 36	23,861 53	897 72

DU PRINCE-ÉDOUARD.

DES MACHINES.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

		Coût moyen par mille parcouru.						
Divers, y compris les dépenses du bureau et des remises aux locomotives.	Total.	Mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif, etc.	Réparations.	Eau.	Divers.	Total.
$ cts.	$ cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.
290 20	5,401 70	4·76	4·14	0·58	5·64	0·41	0·88	16·41
266 03	5,683 61	4·70	3·90	0·63	6·85	0·30	0·81	17·19
235 91	5,028 67	4·99	3·73	0·67	6·41	0·55	0·80	17·15
280 79	5,571 92	4·67	4·93	0·67	6·00	0·03	0·87	17·17
333 90	4,919 75	4·52	4·55	0·61	5·35	0·22	1·11	16·36
358 38	5,166 03	5·68	5·51	0·79	10·79	0·29	1·72	24·78
344 56	5,743 21	6·35	5·75	0·71	10·35	1·06	1·55	25·77
404 27	5,080 55	6·58	5·61	0·80	9·85	0·24	2·00	25·08
261 87	5,316 06	6·19	4·70	0·69	10·92	0·08	1·18	23·76
231 85	3,763 93	5·19	4·51	0·68	6·33	0·13	1·11	17·95
249 08	4,500 92	5·08	3·83	0·51	8·69	0·10	1·07	19·28
216 48	4,731 64	4·89	3·69	0·55	6·93	0·03	0·77	16·86
3,473 32	60,907 99	5·19	4·50	0·64	7·56	0·28	1·10	19·27

J. UNSWORTH,
Surintendant et mécanicien-chef.

CHEMIN DE FER DE L'ILE

DÉPARTEMENT

B.—RELEVÉ du service et de la consommation

Mois.	Heures sous vapeur.	Parcours des trains.				Parcours des locomotives.			
		Voyageurs.	Fret et mixte.	Ballastage.	Eclaireurs.	Avec convoi.	Lèges.	Pour les garages.	Total.
1889—Juillet	4,196	13,113	14,145	722	.....	27,930	112	5,557	33,649
Août	4,342	12,608	14,616	3,598	51	30,873	76	5,972	36,921
Septembre	4,123	10,786	13,112	4,159	11	28,168	53	5,742	33,963
Octobre	4,429	11,072	14,842	3,409	185	29,508	220	6,537	36,265
Novembre	3,937	10,470	13,628	2,120	80	26,294	190	5,997	32,481
Décembre	2,965	1,701	14,047	187	504	16,439	.....	4,606	21,045
1890—Janvier	3,620	2,284	14,217	30	851	17,412	104	4,808	22,324
Février	3,386	2,322	12,662	210	658	15,852	80	4,531	20,463
Mars	3,706	2,738	13,984	64	683	17,469	65	4,915	22,449
Avril	3,316	1,236	13,668	1,789	557	17,250	59	5,499	22,808
Mai	3,537	4,002	14,146	1,715	62	19,925	30	5,123	25,078
Juin	3,413	10,074	13,332	931	.....	24,337	152	4,610	29,099
Totaux	44,970	82,406	166,395	18,934	3,772	271,507	1,141	63,897	336,545

DU PRINCE-ÉDOUARD.

DES MACHINES.

des locomotives, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Parcours total.		*Moyenne des wagons par mille parcouru avec convoi.	Moyenne du parcours.		Consommation.				Consommation par 100 milles parcourus par les locomotives.			
Wagons.	Chasse-neige.		Milles par heure, sous vapeur.	Des wagons par mille de locomotives.	Boisseaux de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.	Boisseaux de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.
144,380	.....	5·16	8·02	4·21	13,135	1,320	591	622	39·03	3·92	1·75	1·84
157,568	.....	5·11	8·50	4·26	14,194	1,484	694	685	38·44	4·01	1·89	1·85
142,478	.....	5·07	8·24	4·19	12,903	1,554	685	637	37·99	4·57	2·01	1·87
164,925	.....	5·62	8·19	4·54	17,575	1,590	747	731	48·46	4·38	2 06	2·01
135,500	.....	5·17	8·25	4·16	14,853	1,377	590	594	45·72	4·23	1·81	1·83
84,045	1,761	5·28	7·10	3·99	10,799	1,154	385	433	51·31	5·48	1·82	2·05
75,822	4,720	4·42	6·17	3·39	11,776	1,184	288	419	52·75	5·30	1·20	1·88
74,673	4,336	4·91	6·04	3·65	10,499	981	415	411	51·30	4·79	2·02	2·00
90,172	1,919	5·37	6·06	4·01	10,634	1,044	354	467	47·37	4·65	1·57	2·08
108,562	476	6·17	6·90	4·76	11,020	1,006	382	442	48·31	4·40	1·67	1·94
128,115	.....	6·45	7·09	5·11	11,870	1,009	452	482	47·33	4·02	1·80	1·92
120,773	.....	4·96	8·53	4·15	11,420	1,157	429	551	39·24	3·97	1·47	1·89
1,427,013	13,212	5·31	7·48	4·24	150,678	14,860	6,012	6,474	44·17	4·41	1·78	1·92

* A déduire de ces moyennes, le parcours des trains-éclaireurs.

J. UNSWORTH,
Surintendant et mécanicien-chef.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Département des machines.

C.—Relevé mensuel du service des wagons, pour l'exercice expiré le 30 juin 1890.

Mois.	Voiture de 1re classe.	De seconde classe et à bagage.	Wagons-poste et wagons-fumoirs.	Wagons fermés, à bestiaux et à foin.	Wagons plate-formes.	Total.
1889—Juillet	32,578	35,223	11,298	48,614	16,667	144,380
Août	30,509	32,153	16,108	42,949	35,849	157,568
Septembre	25,988	25,974	14,583	39,610	36,323	142,478
Octobre	28,663	31,077	12,997	62,864	29,324	164,925
Novembre	24,431	27,975	10,598	56,149	16,347	135,500
Décembre	15,708	17,390	8,787	35,171	6,989	84,045
1890—Janvier	16,912	17,842	10,023	24,795	6,250	75,822
Février	15,087	14,441	12,457	18,361	14,327	74,673
Mars	16,728	16,332	12,172	25,900	19,040	90,172
Avril	15,651	16,041	11,997	48,727	16,146	108,562
Mai	18,961	20,866	12,401	52,577	23,310	128,115
Juin	23,713	21,646	20,364	37,347	17,703	120,773
Totaux	264,929	276,960	153,785	493,064	238,275	1,427,013
Moins—Ballastage	.....	1,625	14,787	13,099	81,147	110,658
Balance	264,929	275,335	138,998	479,965	157,128	1,316,355

J. UNSWORTH,
Surintendant et mécanicien-chef.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Département des machines.

D.—Etat indiquant le nombre de locomotives et les diverses classes de wagons et chasse-neige disponibles le 30 juin 1890.

Détails.	Locomotives.	Classification des wagons.								Chasse-neige.	*Flangers.*	Total.
		1re classe.	2e classe et à bagage.	Poste et fumoirs.	Fermés et à bestiaux.	Plate-formes.	Fourgons.	Wagon de payeur.	Total.			
Disponible le 30 juin 1889, prop. au serv.	21	17	15	3	175	115	3	1	329	8	7	15
do do condamnés...	....	....	....	....	....	10	....	....	10	....	....	....
Total du matériel, 30 juin 1889.....	21	17	15	3	175	125	3	1	339	8	7	15
Condamnés le 1er juillet 1889.....	....	....	....	....	....	10	....	....	10	....	....	....
do durant l'année.....	....	....	....	....	1	2	....	....	3	....	....	....
Brûlés sur la voie d'évitement à O'Leary et Devon-Ouest.....	....	....	....	....	....	2	....	....	2	....	....	....
	....	....	....	....	1	14	....	....	15	....	....	....
Moins—Reconstruits.....	....	....	....	....	1	11	....	....	12	....	....	....
	....	....	....	....	....	3	....	....	3	....	....	....
Ajoutez—Prop. au serv. et en rép.	21	17	15	3	175	122	3	1	336	8	7	15
Total du matériel le 30 juin 1890....	21	17	15	3	175	125	3	1	339	8	7	15

J. UNSWORTH,
Surintendant et mécanicien-chef.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DÉPARTEMENT DES MACHINES.

E.—ETAT COMPARATIF des dépenses du département des machines pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

—	1890.	1889.
Milles parcourus par les convois	252,573	248,294
do locomotives	315,943	307,540
do wagons	1,316,355	1,369,666
do chasse-neige	13,212	7,844
	$ cts.	$ cts.
Frais de traction	60,907 99	60,357 88
Coût des réparations aux wagons	19,728 58	16,994 68
do de la main-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour étoupage	633 80	384 13
do des réparations aux voitures à voyageurs	10,481 02	9,100 96
do do wagons-poste et wagons-fumoirs	1,457 97	1,163 25
do do wagons à marchandises et fourgons	7,789 59	6,730 47
Coût des réparations aux wagons, par 100 milles parcourus par les convois	24 11	24 31
do do do do locomotives	19 28	19 63
do do do do wagons	4 62	4 40
Réparat. aux voitures à voyageurs, par 100 milles parcourus par les convois	7 81	6 82
do do do do locomotives	6 24	5 52
do do do do wagons	1 49	1 20
Coût de la main-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour étoupage, par 100 milles parcourus par les convois	0 25	0 15
do do do do locomotives	0 19	0 12
do do do do wagons	0 04	0 02
Réparation aux voitures à voyageurs, par 100 milles parcourus par les convois	4 15	3 66
do wagons-poste et wagons-fumoirs	0 57	0 47
do wagons à marchandises et fourgons	3 08	2 71

J. UNSWORTH,
Surintendant et mécanicien-chef.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

TABLEAU des accidents arrivés sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard pendant l'année expirée le 30 juin 1890.

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	N° du train.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicen.	N° de la locom.	Lieu de l'accident.	Noms des victimes.	Voyageurs ou employés.	Détails de l'accident.	Résultat.	Verdict du coroner.
1889.												
24 août.	4·42p.m.	3	Omnibus..	A. A. Ryan...	D. Powell....	5	Elmsdale.....	Thomas Gallant.	Employé .	Frappé par la locomotive pendant qu'il conduisait un wagon à bras.	Fatal.	Accidentel.
17 oct...	8·15a.m.	9	Omnibus..	J. Thompson..	H. Croswell...	6	Mount Stewart..	W. Davy	Employé .	En attelant.....	Main et doigts écrasés.	
1890.												
23 janv.	2·45p.m.	1	Omnibus..	J. Thompson..	J. Hunter	7	Wellington.....	D. Cameron	Voyageur.	Tombé en descendant du train en mouvement. Ecrasé.	Jambe coupée.	

ANNEXE No 5.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
DIVISION DE MONTRÉAL,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR-SURINTENDANT,
MONTRÉAL, 31 octobre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur les différents travaux sous mon contrôle pour l'exercice 1889-90, expiré le 30 juin dernier.

Ces travaux comprennent les cananx de Lachine et de Beauharnois, sur le fleuve Saint-Laurent, et le canal de Chambly ainsi que l'écluse de Saint-Ours, sur la rivière Richelieu.

Ces canaux ont été maintenus en bon état; aucun accident n'est arrivé et le trafic n'a pas subi d'interruption.

Au présent rapport sont annexés des états des recettes pour amendes, dommages, etc., ainsi que des bordereaux mensuels où sont donnés le maximum et le minimum des niveaux constatés aux extrémités d'amont et d'aval de chaque canal et à chacun des buscs de l'écluse de Saint-Ours.

CANAL LACHINE.

Ce canal a été termé par la glace le 30 novembre 1889 et s'ouvrit à la navigation le 23 avril 1890.

Il n'est arrivé aucun accident et la navigation n'a pas été interrompue de la saison. Le niveau de l'eau dans les biefs s'est maintenu à une hauteur convenable et pour les fins de la navigation et pour les fins industrielles.

Le trafic y a été très actif pendant tout l'exercice. Ce canal sert au commerce qui suit la route du Haut Saint-Laurent, des canaux de l'Outaouais, du Bas Saint-Laurent, du canal Chambly et du lac Champlain.

L'eau a été retirée du canal Lachine pendant la nuit du 12 avril dernier et introduite de nouveau dans la nuit du 22 du même mois. Le canal était ouvert à la circulation le 23.

Pendant que le canal était à sec on a inspecté et réparé tous les ouvrages qui se trouvent ordinairement au-dessous de l'eau. Tous les engins de manœuvre comme écluses, déversoirs et portes d'amont, ponts, machineries des ateliers et les stations électriques ont été maintenus dans le meilleur état possible, de même que toutes les constructions formant dépendance du canal.

Il y a à ce canal un grand nombre d'engins de manœuvre et d'autres ouvrages que l'on doit réparer, nommément:—

Dix écluses, sept ponts tournants, vingt-un ponts fixes, six déversoirs, comprenant en tout cinquante portes de 5 pieds par 4 pieds. Il y a environ cinquante piles en bois pour les différents ponts ainsi que les bassins en bois à Lachine, d'une dimension variant de 12 par 18 à 12 par 24 et 12 par 36 pieds.

Il y a aux différents déversoirs, ponts ainsi que dans les bassins en bois, 4,000 pieds de bômes guides de 3 à 4½ pieds de largeur. Les quais planchéiés ont 15,500 pieds de longueur sur une largeur moyenne de 24 pieds, et il y sept hangars à farine ou à marchandises mesurant, deux 750 par 40 pieds, cinq 400 par 36 pieds; aussi dix-sept bâtiments comme ateliers, entrepôts, logements pour éclusiers, bureau du gardien de quai et maisons de garde aux différents ponts, écluses et bassins.

Il y a aussi des deux côtés du canal quatorze milles de chemins de halage ainsi qu'un trottoir en planches de 9,000 pieds de longueur sur les propriétés de l'Etat avoisinant le canal dans la cité de Montréal. Non seulement il a fallu entretenir ce trottoir en bonne condition, mais encore y enlever la neige et la glace pendant les mois d'hiver.

La rivière Saint-Pierre et les fossés de décharge des terres avoisinant le canal couvrent dix milles qu'il faut nettoyer.

L'entretien de la rue du Moulin et des autres chemins dans le voisinage des différents bassins, quais et hangars où le trafic est très important, est considérable et coûteux.

Trois cents poteaux d'amarrage ont été placés à différents endroits sur les bords du canal et sur les piles dans le cours de l'année.

Le système d'éclairage Edison, en usage sur ce canal depuis 1887, a été remplacé en mai dernier par le système de lampes Thompson et Houston, de la force de 2,000 chandelles. Le changement a été très avantageux au commerce et a donné pleine satisfaction.

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Ce canal a été fermé le 30 novembre 1889 et rouvert le 21 avril 1890. Il n'y a pas eu d'accidents, et par suite la navigation n'a pas été interrompue dans le cours de l'exercice.

Les travaux exécutés pendant l'exercice écoulé sont de deux catégories et se répartissent sous deux chefs : Réparations ordinaires et Travaux imputables sur le revenu.

RÉPARATIONS.

Ecluses et portes.

On a construit et posé une paire de vantaux à l'extrémité d'aval de l'écluse n° 6. Les passerelles aux portes des écluses nos 6, 10 et 14 ont été renouvelées et trois ventelles neuves ont été posées aux portes des écluses nos 8 et 10.

Le mécanisme de toutes les portes a été soigneusement examiné et réparé quand la chose était nécessaire.

Sept rouleaux à chaînes pour ouvrir les portes ont été posés à différentes écluses, de même que six nouveaux treuils.

Les portes d'amont des écluses nos 7, 10 et 12 ont été enlevées, ajustées et remises en place.

La maçonnerie du seuil d'aval de l'écluse n° 13. qui a été considérablement endommagée par les navires remontant le canal, a été en partie reconstruite avant l'ouverture de la navigation.

Quatre nouveaux poteaux de défense ont été posés, l'un à l'écluse n° 6 et l'autre à l'écluse n° 5, et l'on a fait des réparations considérables aux autres poteaux des différentes écluses.

Ponts.

Le pont tournant de Saint-Timothée, ainsi que la culée du sud, que les barges *Toronto* et *Jennie* avaient endommagés, ont subi les réparations nécessaires.

Un des longerons en chêne du pont n° 10 a été remplacé et l'on a reconstruit les châssis fixes des ponts tournants aux écluses nos 10, 12 et 13.

Les ponts tournants aux écluses nos 7, 8 et 14 ont subi des réparations importantes, et le pont jeté sur le déversoir à l'écluse n° 10 a été renouvelé.

Les ponts des fermes ont été réparés et maintenus en bonne condition.

Levées, digues, barrages et clôtures.

La digue de Hungry-Bay, que les hautes eaux du printemps avaient gravement endommagée, a subi de fortes réparations. On a placé plus de soixante toises de pierre cassée à différents endroits et continué le macadamisage du chemin.

Les levées du canal ont été maintenues en bon état.

Les côtés ou talus ont été réparés et deux milles environ de la levée sur le chemin de halage, ou du côté nord, ont été macadamisés, et le tout recouvert d'une couche de bon gravier.

Les puisards d'aqueduc, les décharges, les drains et les fossés latéraux ont été nettoyés l'été dernier, et débarrassés de neige et de glace au printemps.

Comme d'habitude, les mauvaises herbes ont été fauchées des deux côtés du canal.

Cinquante nouveaux poteaux d'amarrage ont été posés et l'on a réparé ceux qui en avaient besoin.

Le terrain autrefois occupé par l'ancien bureau et la résidence du percepteur, au pied du canal, a été clôturé. Les autres clôtures ont été toutes maintenues en bon état.

Quais.

Les quais qui forment l'entrée d'amont du canal à Valleyfield, et que l'on a exhaussés et reconstruits il y a deux ans, sont d'un grand avantage, non seulement à la navigation, mais encore à la ville même, et servent à protéger efficacement les propriétés adjacentes contre les hautes eaux. Ils ont été maintenus en bon état pendant l'année.

Bâtiments.

Les maisons du percepteur, des éclusiers et des gardiens ont été réparées et peinturées de nouveau, et trois nouvelles cuisines ont été construites et forment addition aux logements des éclusiers aux écluses nos 6 et 7.

Un nouvel arbre a été installé dans les ateliers du canal, et l'on a acheté et installé également une machine à percer et tarauder.

TRAVAUX IMPUTABLES SUR LE REVENU.

La drague à vapeur n° 2 est demeurée toute la saison à Valleyfield et y a été employée à approfondir l'entrée d'amont et la baie en y enlevant les cailloux et obstructions de façon à former un chenal pour donner plus facile accès aux moulins, fabriques et quais de l'Etat au barrage d'aval.

On a construit une grue à vapeur de 70 pieds de longueur par 23 de largeur et 6 pieds de profondeur, sur laquelle a été installée une machinerie de première classe.

La nouvelle machine sera d'une grande utilité et sauvera à la fois du temps et du travail pour élever les matériaux provenant des excavations et en disposer.

Les navires ont subi les réparations ordinaires à la fin du mois d'avril. La coque de la drague et les chalans ont été peinturés, et le mécanisme mis en bon état.

CANAL CHAMBLY.

Ce canal a été fermé le 28 novembre 1889 et rouvert à la navigation le 1er mai 1890. Il n'est arrivé aucun accident et le trafic n'a subi aucun retard.

Il a été exécuté beaucoup de travaux dans le cours de l'exercice ; ces travaux se répartissent sous deux chefs : Réparations ordinaires et Travaux imputables sur le revenu.

RÉPARATIONS.

Le vieil atelier du canal que l'on avait converti en une forge a été détruit par le feu pendant la nuit du 18 janvier dernier. Les travaux de reconstruction commencèrent de suite et le 1er mars on avait terminé un bâtiment en charpente, recouvert de briques à l'intérieur et à l'extérieur, avec plancher en béton et toiture en métal.

L'on a acheté et installé la machinerie et l'outillage dont on avait le plus de besoin pour les travaux du canal, comme une forge double avec soufflets, machines à percer et tarauder, meules, enclumes, marteaux, outils, etc., la force motrice provenant d'un arbre relié avec l'atelier par un câble de transmission.

La partie des ateliers où se fait le sciage nécessaire pour le canal a été agrandie de 26 pieds, ce qui a complété l'atelier principal, lequel a maintenant 160 pieds par 30 pieds. non compris la chambre de la machine, structure en briques solide, avec toit en métal sur le côté est, de 28 pieds par 20 pieds.

Le lit et la table de la machine à raboter Daniel ont été allongés de 36 pieds. Elle a actuellement 96 pieds de longueur et peut planer à la fois deux faces d'une pièce de bois de 52 pieds et de 21 pouces de côté.

Des fondations en pierre assurent la stabilité de ces ateliers; il a été également construit des drains en pierre sous les bâtiments afin d'égoutter parfaitement le terrain et protéger les machines contre la gelée et l'humidité. La chambre de la machine est munie de réservoirs servant à alimenter la chaudière ainsi qu'à protéger dans le cas d'incendie.

Le sciage et le rabotage ainsi que la préparation du bois et des ferrures nécessaires aux réparations ou travaux du canal, sont pour la plus grande partie exécutés à la boutique, pendant l'hiver. Grâce à la machinerie que l'on possède actuellement beaucoup du travail se fait avec économie. Le coût de la force de la vapeur nécessaire a été de presque rien, car on l'a obtenue au moyen des sciures de bois, copeaux et rebuts.

La partie des ateliers dans laquelle travaillent les charpentiers est chauffée au moyen de tubes en fer recevant la vapeur de la machine, lesquels servent de tuyau d'épuisement. Lorsque la machine ne fonctionne pas la vapeur y arrive alors directement de l'appareil de chauffage par un tuyau séparé, en sorte que la température y est toujours uniforme. Il n'y a plus ni poêles à bois ni à charbon, qui étaient une grande source de danger.

On a préparé le bois de cinq portes de rechange et trois portes ont été construites et mises à l'abri sur la levée; les deux autres portes seront construites l'hiver prochain. Avec les deux portes construites l'année dernière il y aura sept portes de rechange disponibles pour remplacer les anciennes ou celles qui pourraient se briser accidentellement.

Le bois nécessaire pour deux buscs a été également préparé et mis à part.

Il a été construit quarante nouvelles boîtes à vase pour la drague n° 1, et soixante des anciennes ont été réparées.

Une nouvelle et solide clôture de 1,800 pieds de longueur par 7 pieds de hauteur, a été construite autour de la cour du canal et peinturée.

Il a été construit aux ateliers du canal pour remplacer l'ancienne baraque de l'éclusier, à l'écluse n° 1, une nouvelle maison de 18 par 15 pieds, laquelle a été transportée à Saint-Jean par chalan et élevée sur l'emplacement de l'ancienne. Cette maison est d'après un modèle dessiné par le surintendant, lui-même, et est non seulement commode et confortable, mais son apparence artistique fait honneur et à son inventeur et au constructeur.

Cinq mille pieds de garde-corps en bois ont été remplacés par un fil en acier de $\frac{5}{8}$ de pouce, retenu par une ferrure au sommet de chaque poteau, avec tourniquets de distance en distance pour raidir le fil au besoin. On a de plus réparé et maintenu en bon état 2,000 autres pieds du garde-corps. Cent vingt-six nouveaux poteaux d'amarrage ont été posés et vingt-six autres enlevés, puis reposés. Les ponts du canal et des fermes ont été maintenus en bon état et l'on a réparé au besoin les logements des employés de l'Etat.

Le déversoir de trop-plein au creek de Wood, près de Saint-Jean, a été presque entièrement reconstruit.

Un pont mobile de 70 pieds de longueur sur 12 pieds de largeur a été construit et sera utilisé pendant l'hiver au passage du canal, à la tête de l'île Sainte-Thérèse.

Le bâtiment occupé à Saint-Jean par le percepteur et les ingénieurs de la levée hydrographique du Richelieu a été réparé et peinturé à l'intérieur et à l'extérieur.

Les murailles de toutes les écluses ont été jointoyées avec du ciment de Portland.

Les talus ont été réparés et le fond du canal nettoyé pendant le mois d'avril.

On a aussi nettoyé et maintenu en bon état les fossés, drains et décharges.

Le téléphone a été d'une grande utilité, et les employés du canal ont fait au besoin les réparations à la ligne et aux instruments. Les mauvaises herbes des deux côtés du canal ont été fauchées deux fois dans le cours de la saison.

Des réparations considérables ont été exécutées à la superstructure de la drague n° 1. Deux nouvelles béquilles en chêne blanc ont été fabriquées et posées. La

machine et le mécanisme ont été soigneusement réparés. La coque de la drague et les chalans ont été calfatés et peinturés, et tout a été mis en parfait état.

TRAVAUX IMPUTABLES SUR LE REVENU.

Les travaux imputables sur le revenu faits sur ce canal dans le cours de l'exercice peuvent être classifiés comme suit:—

Dragage.

La drague a été occupée pendant une partie de la saison à creuser l'entrée du canal à Saint-Jean ainsi qu'à élargir le chenal à différents endroits sur le canal même.

Les déblais ont servi à exhausser le chemin de halage de 12 à 18 pouces sur un parcours de quatre milles.

Les éboulis de terre qui obstruaient le canal près de Saint-Jean ont été enlevés et les matières déposées en arrière du mur en pierre sèche construit au pied de la levée du côté ouest afin de réparer le chemin du roi que ces éboulis avaient considérablement détérioré.

Quatre tranchées de 200 pieds de longueur ont été faites dans le chenal à l'île Sainte-Thérèse pour donner accès aux glacières construites sur l'île pendant l'hiver et afin de faciliter l'expédition de la glace sur les marchés de New-York.

Pendant les quatre dernières années les travaux accomplis par la drague soit pour renforcer ou exhausser les levées, soit pour former des endroits d'évitement pour les rencontres des navires ou approfondir le canal, ont été considérables. La profondeur actuelle de l'eau est de 7½ pieds au lieu de 6, et les embâcles, d'occurrence assez fréquente, ont pratiquement cessé.

Pour assurer la parfaite navigation du canal sur tout son parcours de onze milles et demi il reste encore à élargir le fond à six endroits, travail qui pourrait être fait pendant deux saisons de dragage.

Il y a encore des travaux considérables à exécuter dans le port de Saint-Jean, lequel mesure 200 pieds de longueur sur 200 pieds de largeur, ou une étendue en superficie de 320,000 pieds. La profondeur moyenne est de 7½ pieds à l'eau basse. La moitié à peu près a été creusée à 9 ou 10 pieds. Le port dans sa partie la plus large devrait être creusé à 10 pieds à l'eau basse, afin de fournir un facile accès aux puissants remorqueurs faisant le service entre Saint-Jean et Whitehall.

Châssis de pont.

Le châssis fixe du pont n° 2 a été reconstruit en ciment, et la culée du côté ouest en bois.

D'importantes réparations ont été exécutées aux culées des ponts nos 4, 5 et 6 et des défenses en chêne posées sur le devant des piles afin de les protéger contre les chocs des navires.

Piles et bômes à Saint-Jean.

La ligne des bômes dans le port de Saint-Jean a été prolongée de 100 pieds dans la direction du pont du chemin de fer Vermont Central.

Deux piles, l'une de 15 pieds carrés et l'autre de 25 pieds par 15 pieds, ont été construites et reliées au moyen de deux bômes de 50 pieds de longueur chacun.

Ces travaux ont complètement satisfait les navigateurs, dont les bateaux poussés par le courant allaient autrefois frapper les bômes lorsqu'ils n'étaient pas entraînés en dehors du long quai d'entrée dans la rivière.

Gravier sur les quais nos 1 et 2 et le chemin de halage.

Une bonne couche de gravier a été jetée sur les quais nos 1 et 2 dans le port de Saint-Jean ainsi que sur le chemin de halage du canal entre l'écluse de prise d'eau et le pont de Langelier.

Aqueduc, rivière aux Iroquois.

Cet aqueduc a été en partie reconstruit en 1888, mais comme le travail avait été fait durant l'hiver il s'est formé dans la levée composée de remblais des trous que l'on a eu beaucoup de difficultés à remplir; on a cependant réussi à arrêter les fuites, et les terres avoisinantes n'ont aucunement souffert.

Pour assurer la stabilité nécessaire à cette construction il a fallu examiner tout le travail fait l'hiver dernier; l'aqueduc a été mis à découvert, revêtu de madriers embouvetés, puis l'on a soigneusement remblayé les extrémités des deux levées.

Il n'y a pas eu de fuite jusqu'à la date présente, et la petite rivière aux Iroquois s'est trouvée si bien drainée que les cultivateurs font paître leur bétail et récoltent à certains endroits de l'ancien lit de cette rivière.

Déversoir d'amont de l'écluse n° 2.

Ce déversoir est situé à 300 pieds en amont de l'écluse n° 2, sur le côté est et au pied du long bief, qui, partant de l'écluse de prise d'eau à Saint-Jean, s'étend sur une distance d'environ 9½ milles. Il est pourvu de trois pertuis ou ouvertures, mesurant 12 pieds d'aire, ainsi que d'un coursier de décharge de 350 pieds de longueur par 14 pieds de largeur, donnant une chute de 32 pieds.

L'énorme volume d'eau et le violent courant du coursier de décharge ayant dérangé la fondation des deux côtés, ainsi que le lit du coursier lui-même, on a jugé urgent de poser une fondation en bois au plafond, lequel a été couvert d'un double plancher.

Les murs ont été reconstruits, et tout est maintenant en bon état.

Eboulis de terre.

Cinq cents pieds de la levée ouest sur une hauteur de 3 à 8 pieds sont tombés dans le canal à Saint-Luc pendant les fortes pluies du commencement de décembre dernier, et le grand chemin en est devenu si dangereux que l'on a dû placer une clôture à claire-voie ou garde-corps sur le bord de la côte afin de protéger le public voyageur.

La drague a fait disparaître l'obstruction à l'ouverture de la navigation et une muraille en pierre sèche a été construite au pied de la levée à l'endroit de l'éboulis, puis toute la levée a été reconstruite et parfaitement assujétie.

Matériaux déposés le long du canal.

Afin de pourvoir à tous les accidents possibles ou aux dommages causés aux structures il a été déposé une certaine quantité de matériaux de construction, comme madriers de 2 et 3 pouces, pierres, clous, carvelles, pelles, haches, etc., aux différents ponts sur le long bief entre l'écluse n° 2 et Saint-Jean. De cette façon s'il survenait un accident les employés composant le personnel pourraient commencer de suite les travaux de réparations en attendant l'arrivée sur les lieux des préposés réguliers à cette fin.

C'est une bonne précaution prise à propos et qui a contribué à prévoir des dommages graves.

ÉCLUSE DE SAINT-OURS.

Cette écluse a été fermée à la navigation le 28 novembre 1889 et rouverte le 28 avril 1890.

Il n'y a pas eu d'accidents et il n'y a pas eu lieu d'imposer d'amendes pour violation de règlements ni pour dommages causés aux constructions.

Les portes d'écluse ont été réparées et ajustées.

Les bords de l'île à l'extrémité nord-ouest ou d'amont de l'écluse ont été protégés au moyen de pierres achetées dans ce but, et diverses réparations exécutées aux piles d'amont et d'aval de l'écluse. On a enlevé la glace autour des piles et des portes d'écluse, et on a mis des poids aux vantaux pour les empêcher d'être soulevés par les eaux du printemps.

Les bômes ont été enlevés à l'automne, mis à l'abri pour l'hiver et replacés au printemps. On a, comme à l'ordinaire, réparé la maison du surintendant et ses dépendances de même que le bureau du percepteur et la baraque de l'éclusier. Les clôtures ont été maintenues en bon état.

Il a été construit un nouvel atelier de 50 par 25 pieds pour les travaux en voie d'exécution à cette station.

Les divers chalans ont été réparés et les poteaux d'amarrage renouvelés au besoin.

TRAVAUX IMPUTABLES SUR LE REVENU.

A la clôture de la navigation on a recommencé à examiner et réparer le radier de cette écluse.

Les travaux ont été conduits par M. L. G. Papineau et sont décrits au complet dans son rapport ci-joint.

RELEVÉ HYDROGRAPHIQUE DE LA RIVIÈRE RICHELIEU.

Les travaux du relevé hydrographique de la rivière Richelieu ont été suspendus durant l'exercice et le personnel de ce service a été en partie employé à la reconstruction de l'écluse de Saint-Ours et en partie à l'exploration faite entre Lachine et Montréal dans le but d'établir le drainage projeté des terres marécageuses situées en arrière de la ville de Lachine, ainsi qu'un égout collecteur sur le côté nord du canal Lachine.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

E. H. PARENT,
Ingénieur surintendant.

M. A. S. BRADLEY,
Secrétaire du ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

RELEVÉ des niveaux de l'eau sur le busc de l'écluse n° 1, à l'entrée inférieure, et celui de l'écluse n° 5, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1890. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 1, busc d'aval.		Ecluse n° 5, busc d'amont.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1889.	pds pces	pds pces	pds pces	pds pces
Juillet	21 2	19 2	13 3	12 1
Août	19 7	17 8	12 5	11 0
Septembre	17 6	16 10	10 11	10 3
Octobre	17 6	16 5	10 6	9 7
Novembre	17 2	15 8	10 6	9 6
Décembre	18 8	16 6	11 6	10 1
1890.				
Janvier	36 9	18 10	13 5	11 0
Février	34 9	31 4	12 5	11 0
Mars	32 11	29 9	12 5	11 5
Avril	33 3	21 8	14 0	11 5
Mai	24 7	22 1	15 3	13 11
Juin	24 4	22 5	15 5	14 1

Canal Beauharnois.

Relevé des niveaux de l'eau sur le busc de l'écluse n° 6, à l'entrée inférieure, et celui de l'écluse n° 14, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1890. (D'après le rapports de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 6, busc d'aval.		Ecluse n° 14, busc d'amont.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1889.	pds pces	pds pces	pds pces	pds pces
Juillet	12 8	11 10	12 11	12 0
Août	12 0	10 8	12 10	12 0
Septembre	10 8	10 0	12 2	11 8
Octobre	10 3	9 2	12 2	11 1
Novembre	9 7	9 3	12 1	10 7
Décembre	10 5	9 7	12 9	11 6
1890.				
Janvier	16 0	10 5	14 2	12 3
Février	17 8	15 2	13 0	12 0
Mars	15 3	12 7	13 3	12 0
Avril	13 7	12 6	13 4	12 8
Mai	14 11	13 7	14 2	13 3
Juin	14 8	13 9	13 8	13 0

Canal Chambly.

Relevé des niveaux de l'eau sur le busc de l'écluse n° 9, à l'entrée inférieure, et celui de l'écluse n° 1, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1890. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 9, busc d'aval.		Ecluse n° 1, busc d'amont.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1889.	pds pces	pds pces	pds pces	pds pces
Juillet	13 1	11 10	40 0	9 3
Août	12 2	10 4	9 7	8 3
Septembre	10 6	9 6	8 6	7 11
Octobre	12 4	10 4	8 11	8 2
Novembre	12 0	10 5	9 2	8 0
Décembre	12 6	11 5	10 1	8 9
1890.				
Janvier	16 5	13 5	10 11	9 7
Février	19 8	15 8	10 6	9 9
Mars	18 3	15 3	10 6	9 9
Avril	17 4	13 1	10 11	10 1
Mai	17 6	14 7	12 3	10 4
Juin	16 2	13 5	11 7	10 2

Ecluse Saint-Ours.

Relevé des niveaux de l'eau sur les buscs de l'écluse de Saint-Ours, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1890. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse nº 1, busc d'aval.		Ecluse nº 1, busc d'amont.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1889.	pds pces	pds pces	pds pces	pds pces
Juillet	12 9	10 9	10 11	10 1
Août	10 6	9 2	11 2	9 0
Septembre	9 9	8 4	9 3	8 8
Octobre	10 5	8 3	10 6	9 4
Novembre	9 7	7 3	10 6	9 3
Décembre	13 2	9 9	11 7	9 6
1890.				
Janvier	16 5	12 10	12 1½	9 5
Février	17 2	15 5½	13 0	11 1
Mars	18 4½	15 11½	14 2	12 1
Avril	20 3	13 11	15 10½	11 5
Mai	17 8	14 2	14 2	12 0½
Juin	16 8	13 6	15 6	11 0

Canal Lachine.

Etat des amendes et dommages perçus durant l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Date.	Noms des bâtiments.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Dommages.	Totaux.
1889.			$ cts.	$ cts.	$ cts.
14 août	Steamer "Azilda"	W. Paul	20 00	5 00	25 00
14 do	do "Tim Doyle"	Clément Frères	5 00	.....	5 00
27 sept.	do "Garnet"	O. Gillespie	20 00	.....	20 00
1er oct.	Eclusage de bois flottant	Bourgouin et Thibault	10 00	.....	10 00
1er do	Double coupon de bois en gr.	do	10 00	.....	10 00
		Totaux	65 00	5 00	70 00

JOHN O'NEIL,
Percepteur.

Bureau du Canal,
Montréal, 6 octobre 1890.

Canal Lachine.

Montants perçus pour loyers d'emplacements pour bois de chauffage et hivernage de bâtiments, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Date.	Items.	Montants.
		$ cts.
1889-90....	Bois de chauffage	471 70
	Hivernage des bâtiments	102 35
	Total	574 05

JOHN O'NEIL,
Percepteur.

Bureau du Canal,
Montréal, 6 octobre 1890.

Canal Lachine.

Montants perçus pour usage des bassins, des quais et de levées, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Date.	Items.	Montants.
		$ cts.
1889-90....	Quaiage	26 40
	Usage des bassins	1,083 70
	Usage des levées	33 00
	Total	1,143 10

J. B. DESCHAMPS,
Pour le percepteur.

Bureau du Canal,
Lachine, 6 octobre 1890.

Canal Beauharnois.

Etat des dommages perçus durant l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Date.	Noms des bâtiments.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Dommages.	Totaux.
1889.			$ cts.	$ cts.	$ cts.
1er juill..	Propulseur "Ocean".....	Captain Towers.....	.....	3 00	3 00
19 août ..	Barge "Jennie".....	Cie de Transp. de Montréal..	.....	12 00	12 00
21 sept. ..	.....	do do ..	.....	10 00	10 00
23 do ..	.....	do do ..	.....	25 00	25 00
25 do ..	Steamer "Corsican".....	Cie de Navig. de Rich. et Ont.	.....	10 00	10 00
		Totaux.....	.....	60 00	60 00

D. DAVIS,
Percepteur.

Bureau du Canal,
Valleyfield, 7 septembre 1890.

Canal Chambly.

Etat des amendes et dommages perçus durant l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Date.	Noms des bâtiments.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Dommages.	Totaux.
1888.			$ cts.	$ cts.	$ cts.
18 oct. ..	Bateau "Louisa".....	C. Chamberland.....	5 00	.....	5 00
1889.					
20 sept. ..	do "Edward Lunt.....	N. Lafontaine.....	.....	1 00	1 00
1890.					
9 juin ..	Barge "W. Crane".....	M. Dubreuil.....	.....	2 00	2 00
27 do ..	Bateau "Kate Alexander....	G. Robert.....	.....	5 00	5 00
		Totaux.....	5 00	8 00	13 00

W. D. S. MARTEL,
Percepteur.

Bureau du Canal,
Bassin de Chambly, octobre 1890.

MONTRÉAL, 29 octobre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport au sujet des travaux exécutés à l'écluse de Saint-Ours pendant l'exercice 1889–90.

L'ouvrage préliminaire consistait dans la construction d'un barrage à chaque extrémité de l'écluse et dans l'épuisement de l'espace intermédiaire pour permettre d'exécuter les réparations voulues.

Ce travail préliminaire avait été suspendu au printemps de 1889 pour rouvrir l'écluse à la navigation; il fut repris au mois d'octobre de la même année.

Jusqu'à la fermeture de la navigation on ne put s'occuper que de recevoir les matériaux et de terminer les préparatifs pour les travaux de l'hiver, ériger des hangars, casser la pierre pour le bétonnage, etc.

Nous avons ajouté à notre matériel une chaudière en acier de 25 chevaux-vapeur, deux pompes contrifuges "Webber," commandées par des machines "Westinghouse," et un injecteur du système "Vanduzen" pour épuisements partiels, ainsi que les tuyaux, raccords, soupapes, etc., pour l'eau et la vapeur.

Outre la chaudière mentionnée plus haut, nous avions une autre source de vapeur dans la chaudière du dragueur n° 2 placé en dehors du barrage d'aval.

Après la fermeture de la navigation les barrages furent complétés en amenant en place les caissons mobiles et en formant en avant un remblai de terre. En même temps on construisait un toit sur l'écluse entière pour abriter les travaux de réparations.

Les barrages furent achevés vers le 19 décembre et les pompes mises à l'œuvre. Le 21 décembre une voie d'eau se produisit sous la culée nord-ouest, l'écluse fut inondée, les pompes submergées, et le travail forcément suspendu.

On ferma la brèche en enfonçant des palplanches de 30 pieds de longueur et en tassant du corroi en avant.

Les pompes furent sorties de l'eau et remises en mouvement, mais il se produisit des infiltrations qui traversaient le corroi et suivaient les palplanches; cet inconvénient provenait de ce que le corroi s'affaissait sous la croûte de terre gelée formée à la surface et laissait un vide où l'eau pénétrait. On dut enfoncer une seconde pile de palplanches et ajouter du corroi.

Les pompes abaissèrent une seconde fois l'eau au même niveau, et on put voir que des sources avaient miné le sable mouvant et étaient la cause probable de l'accident.

Le 15 février une nouvelle voie d'eau se déclara près du même endroit, mais cette fois plus près de la terre ferme, et par dessous le pied du talus de palplanches qui fut démoli en partie.

L'écluse fut de nouveau inondée. Une jetée en terre avec des palplanches dans sa ligne médiane fut construite autour de cette nouvelle brèche, et on en établit le sommet au-dessus du niveau de l'eau.

Cette jetée était à peine complétée que des pluies abondantes survinrent le 27 et le 28 février, le niveau de la rivière surpassa celui du barrage d'aval, et resta à cette hauteur jusqu'à la fin de mars.

Cette crue prolongée doit-elle être attribuée à un amoncellement de la glace dans le Richelieu même en aval de Saint-Ours, ou à la hauteur de l'eau dans le Saint-Laurent? C'est ce dont nous n'avons pu nous assurer.

Quoiqu'il en soit, l'eau baissa aussitôt après la débâcle du Richelieu, pour s'élever de nouveau quelques jours plus tard en avril.

Les deux accidents relatés plus haut et la hauteur tout à fait inusitée de la rivière, rendaient impossible de s'occuper des réparations proprement dites, il fallut s'inquiéter d'ouvrir l'écluse à la navigation, ce qui fut fait le 30 avril.

La majeure partie des barrages est demeurée en bon état et pourra servir à la prochaine saison.

Les caissons mobiles devront être refaits; mais presque tous les anciens matériaux pourront être utilisés.

Les pompes et les machines à vapeur ont fonctionné d'une manière satisfaisante, et avec quelques modifications dans la distribution de la vapeur devraient rendre tous les services qu'on en attend.

Il va sans dire que la saison d'hiver ajoute de grandes difficultés à des travaux de ce genre, et ce à chaque phase des opérations, ce qui les rend plus longues et moins sûres.

La nature du terrain inspire d'ailleurs très peu de sécurité, et rend le succès final quelque peu problématique.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

L. G. PAPINEAU.

A M. E. H. PARENT,
Ingénieur surintendant, chemins de fer et canaux.

ANNEXE No 6.

CANAUX DE L'OTTAWA.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,
OTTAWA, le 1er octobre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre ci-joint le rapport annuel sur les canaux de l'Ottawa pour l'exercice expiré au 30 juin 1890.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ERNEST MARCEAU,
Assistant ingénieur surintendant, C. de l'O.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire, ministère des chemins de fer et canaux.

CANAUX DE L'OTTAWA.

RAPPORT ANNUEL—EXERCICE EXPIRÉ AU 30 JUIN 1890.

CONSTRUCTION.

Rien n'a été fait de ce chef durant l'année.

ENTRETIEN.

Canal de Sainte-Anne.

La navigation a été suspendue ici du 29 novembre 1889 au 24 avril 1890, et n'a été entravée en aucune manière durant la saison.

Les murs et les portes de l'écluse, ainsi que leurs appareils mécaniques, les ponts, clôtures et bâtiments ont été tenus en bon ordre. On a aussi renouvelé complètement le revêtement en planches du brise-glace situé en amont de l'écluse, et débarrassé les approches supérieures et inférieures d'un grand nombre de gros cailloux qui y avaient été entraînés par les crues du printemps.

Un chenal profond et direct a été découvert, au cours de l'année, entre le quai de l'île Perrot et la Pointe-Claire. Il a été balisé à l'aide de bouées, au nombre de huit, et les navigateurs le suivent aujourd'hui de preférence à l'ancien.

Canal de Carillon.

Fermé le 30 novembre 1889, le canal de Carillon a été rouvert à la navigation le 26 avril 1890, et les estacades-guides ont été mis en place deux jours après cette dernière date.

Les travaux suivants ont été exécutés durant l'année :—

Renouvellement du plancher des piliers d'amarrage des deux approches du canal.

Construction d'un quai de 500 pieds de longueur en aval de l'écluse n° 2, et d'un barrage à la tête de l'ancien canal d'alimentation qui part de la rivière du Nord. Les terres voisines de cette rigole, qui étaient inondées chaque printemps, ne le sont plus depuis que le barrage en question a été construit.

Les murs et les portes des écluses ainsi que les appareils qui servent à manœuvrer ces dernières, les chemins de halage, etc., ont reçu les soins d'entretien nécessaires et la navigation n'a pas été interrompue durant la saison.

Canal de Grenville.

Comme au canal de Carillon, la navigation a été fermée ici le 30 novembre 1889 et rouverte le 26 avril 1890.

Outre l'entretien ordinaire des écluses, etc., on a entièrement reconstruit le pont tournant de l'écluse n° 5.

La levée du côté sud était en certains endroits minée par les eaux ; on en a developpé le talus sur ces divers points et l'on a construit ailleurs pour la protéger, des murs de revêtement en pierre sèche d'une longueur totale de 300 pieds environ.

Le trafic s'est fait ici sans encombre durant l'année et l'exploitation générale du canal a été très satisfaisante.

Canal de la Culbute.

Il n'y a eu aucune réparation à faire sur ce canal pendant l'année dernière ; tout ce qu'on a fait a été de tenir les écluses en état de satisfaire aux besoins du trafic, qui n'a ici aucune importance.

ERNEST MARCEAU,

Assistant-ingénieur surintendant, canaux de l'Ottawa.

ANNEXE No 7.

CANAL DE CORNWALL.

CORNWALL, 8 novembre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport suivant des travaux auxquels je suis préposé, pour l'exercice expiré le 30 juin 1890.

Le canal de Cornwall a été tenu ouvert d'une manière satisfaisante depuis le 1er juillet 1889 jusqu'à la fin de la saison ; et aucun accident n'est venu gêner la navigation, si ce n'est, à l'écluse 20, une fuite d'eau qui l'a interrompue pendant à peu près 24 heures et à laquelle il a été promptement remédié.

Les ouvrages qui ont été faits rentrent dans le chapitre des réparations ordinaires, et en voici le résumé, à commencer par ce qui a été exécuté en 1889 :—

Le quai de la rivière, au pied du canal, avait besoin d'être reconstruit sur un espace de 350 pieds, vers son milieu, et une hauteur de 3½ pieds à partir du bord de l'eau, puis rempli et couvert. Deux portes ont été renouvelées aux écluses 17 et 20.

Les portes et les déversoirs d'alimentation des écluses 19 et 20 ont exigé beaucoup de réparations générales.

Il fallait de nouvelles maisons de garde aux écluses 19 et 20, vu que les entrepreneurs avaient démoli les maisons éclusières.

Environ six semaines ont été consacrées au fossoyage entre les écluses 19 et 20, et à la réparation du chemin du ponceau entre ces écluses.

Planchers neufs au ponceau de Moulinette et sur l'écluse n° 21, et réparations générales au déversoir d'alimentation.

Beaucoup de réparations générales, telles que fenêtres, portes, planchers, etc., ont été faites aux maisons éclusières.

Réparation générale des bords, fossoyage, réparation de ponts, etc.

Le canal a été fermé le 11 décembre 1889.

Dans le cours de l'hiver une porte a été reconstruite et il a été fait un certain nombre de courbes de portes d'écluse ; on a aussi réparé le chalan afin d'être prêt pour les travaux de printemps.

Le chenal a été vidé le 1er avril, et toutes les réparations nécessaires ont été faites aux bords, écluses, déversoirs, etc. L'eau fut remise le 21, et le premier bateau passa le 23 avril 1890. Jusqu'au 1er juillet l'ouvrage a consisté en réparations générales. Les vielles portes de l'écluse 19 ont été remplacées par des neuves. Il a été construit une nouvelle maison de garde pour le gardien de pont, attendu que les entrepreneurs avaient démoli sa demeure; il a été aussi fait des réparations aux maisons éclusières et à l'atelier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. P. ROSS,

Surintendant.

M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire, ministère des chemins fer et canaux,

Ottawa.

ANNEXE No 8.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

CARDINAL, ONT., 9 octobre 1890.

MOMSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport suivant sur l'opération et l'état des canaux de Williamsburg (auxquels je suis préposé depuis la mort de mon père, feu M. John Reid, en son vivant surintendant des canaux de Williamsburg), pour l'exercice expiré le 30 juin dernier.

Ces canaux—embrassant ceux de la Pointe Farran, du Rapide du Plat, de la Jonction d'Iroquois et des Galops—ont été fermés pour l'hiver le 9 décembre 1889 et rouverts à la navigation le 22 avril 1890, ce qui est exceptionnellement de bonne heure. Ils ont été tenus en excellent état de fonctionnement, et jusqu'ici la navigation n'a souffert d'aucun retard.

CANAL DE LA POINTE FARRAN.

Les deux vantaux de la porte d'amont de l'écluse n° 22 ont été enlevés après la clôture de la navigation en décembre 1889, vu qu'ils étaient en mauvais état. Ils ont été complètement réparés et rendus aussi bons que des neufs dans le cours de l'hiver, puis remis en place dans le mois d'avril 1890, depuis quoi ils ont toujours bien fonctionné. Nous avons reconstruit et mis à neuf environ 372 pieds de la partie supérieure du quai du côté nord, en aval de l'écluse. Un poteau neuf a été placé du côté nord de l'écluse, près de la porte d'amont. Il a aussi été fait des réparations générales à la porte d'aval et à l'écluse.

CANAL DU RAPIDE DU PLAT.

Le quai du côté nord de l'entrée du canal, en bas de l'écluse n° 23, a tout été réparé. Des madriers et des liens neufs ont été mis à la passerelle de la porte de l'écluse inférieure, et d'autres réparations générales ont aussi été faites à cette porte. Il a fallu poser trois rouleaux neufs à cette écluse. Le magasin de l'écluse n° 24 a été réparé et aménagé, et l'écluse elle-même a subi des réparations générales.

CANAL DE LA JONCTION D'IROQUOIS ET DES GALOPS.

A l'écluse n° 25 des réparations ont été faites aux quatre vantaux de porte, ainsi qu'au pont volant établi sur cette écluse. Les deux vieux vantaux de porte qui étaient immergés dans la baie d'Iroquois ont été retirés de l'eau et posés sur une forme de radoub, puis refaits et mis à neuf pour remplacer la porte d'aval de cette écluse au printemps de 1891, attendu que cette porte commence à pourrir. Les portes et le pont volant de l'écluse n° 26 ont été entièrement réparés; environ 200 pieds de la jetée du côté sud du canal, attenant à cette écluse, ont été reconstruits à partir du niveau de l'eau, et trois rouleaux neufs ont été posés à cette écluse.

A l'écluse n° 27, un poteau neuf a été placé à l'extrémité inférieure de la jetée nord en aval de l'écluse, et des réparations générales ont été faites aux portes et à l'écluse. Le brise-glace de la jetée du côté sud, à l'entrée de ce canal, a été réparé, et 150 pieds de la jetée attenant au brise-glace ont été reconstruits à partir du niveau de l'eau.

Les réparations annuelles ordinaires ont été faites aux estacades flottantes le long de la tranchée dans le roc où passe le canal d'Iroquois, vu que pendant l'hiver la glace les avait endommagées considérablement.

On s'est appliqué à tenir les bords des canaux en bon état, sur toute leur longueur, en mettant des pierres partout où il en fallait, et en réparant promptement avec de la terre et des pierres toutes les parties faibles qui parfois s'affaissaient.

Les bouées du fleuve Saint-Laurent entre Johnstown et Dickinson's Landing ont toutes été replacées à neuf au commencement de mai.

Le bateau et le chalan de balisage ont été tirés à terre en décembre 1889, et l'on a calfaté et peinturé le bateau avant de le remettre à l'eau le printemps dernier. Quant au chalan, qui était très vieux, on l'a refait à neuf et il est maintenant en excellent état.

J'annexe un état indiquant l'extrême profondeur d'eau sur les seuils de busc des différentes écluses, à l'entrée comme à l'issue de ces canaux, pendant l'exercice expiré le 30 juin dernier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. D. REID,
Surintendnnt par intérim.

M. A. P. Bradley,
Secrétaire, ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

Etat indiquant l'extrême profondeur d'eau sur les seuils de busc des différentes écluses pendant l'exercice expiré le 30 juin 1890.

Canal du Rapide du Plat.

Ecluse n° 22.

Mois.	Ecluse n° 22, seuil d'aval.		Mois.	Ecluse n° 22, seuil d'aval.	
	Profondeur maxima.	Profondeur minima.		Profondeur maxima.	Profondeur minima.
1889.	pds pcs	pds pcs	1890.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet	10 8	9 11	Janvier	10 10	7 11
Août	10 5	9 0	Février	10 10	8 7
Septembre	9 6	8 9	Mars	10 10	9 0
Octobre	9 4	8 0	Avril	11 6	9 6
Novembre	9 2	7 6	Mai	11 8	10 0
Décembre	9 5	7 10	Juin	11 6	10 10

Ecluse n° 23.

Mois.	Ecluse n° 23, seuil d'aval.		Mois.	Ecluse n° 23. seuil d'aval.	
	Profondeur maxima.	Profondeur minima.		Profondeur maxima.	Profondeur minima.
1889.	pds pcs	pds pcs	1890.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet	10 4	9 10	Janvier	10 9	8 0
Août	10 3	9 4	Février	10 10	9 6
Septembre	9 4	8 10	Mars	10 6	9 9
Octobre	8 9	7 5	Avril	10 9	10 0
Novembre	9 0	7 7	Mai	11 3	10 0
Décembre	10 3	8 3	Juin	11 9	11 0

10—8½

Ecluse n° 24.

Mois.	Ecluse n° 24, seuil d'amont		Mois.	Ecluse n° 24, seuil d'amont	
	Profondeur maxima.	Profondeur minima.		Profondeur maxima.	Profondeur minima.
1889.	pds pcs	pds pcs	1890.	pds pcs	pds pcs
Juillet	10 3	9 10	Janvier	10 4	7 6
Août	10 6	9 3	Février	10 3	9 0
Septembre	9 8	8 9	Mars	10 9	9 9
Octobre	9 0	7 5	Avril	10 9	9 10
Novembre	9 0	6 0	Mai	12 2	10 0
Décembre	9 10	8 0	Juin	12 3	11 0

CANAL DE LA POINTE IROQUOIS.

Mois.	Ecluse n° 25, seuil d'aval.		Mois.	Ecluse n° 25, seuil d'aval.	
	Profondeur maxima.	Profondeur minima.		Profondeur maxima.	Profondeur minima.
1889.	pds pcs	pds pcs	1890.	pds pcs	pds pcs
Juillet	13 2	12 8	Janvier	12 4	11 4
Août	13 4	11 0	Février	13 3	11 3
Septembre	12 8	11 7	Mars	13 1	11 0
Octobre	11 9	10 0	Avril	13 10	12 0
Novembre	11 4	9 0	Mai	14 6	13 0
Décembre	12 6	9 6	Juin	14 9	13 6

CANAL DEE GALOPS.

Mois.	Ecluse n° 27, seuil d'amont		Mois.	Ecluse n° 27, seuil d'amont	
	Profondeur maxima.	Profondeur minima.		Profondeur maxima.	Profondeur minima.
1889.	pds pcs	pds pcs	1890.	pds pcs	pds pcs
Juillet	10 11	10 4	Janvier	11 6	9 0
Août	10 10	9 11	Février	10 6	9 0
Septembre	10 2	9 4	Mars	10 9	10 0
Octobre	9 6	8 4	Avril	11 6	10 2
Novembre	9 6	8 6	Mai	12 0	10 6
Décembre	10 11	8 6	Juin	12 0	11 0

ANNEXE No 9.

CANAL WELLAND.

SAINTE-CATHERINE, 28 octobre 1890.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions contenues dans votre lettre n° 82,963, je présente mon rapport sur l'état des travaux du canal Welland pour le dernier exercice.

A commencer par Port-Dalhousie, lorsque le temps l'a permis il a été procédé au fichage de cours de palplanches en dehors de la jetée ouest, pour empêcher le sable de passer au travers de la jetée jusque dans le chenal, mais les interruptions ont été fréquentes.

La longueur de jetée à revêtir de cette manière était de 1,500 pieds; les deux tiers environ de cet ouvrage étaient finis le 30 juin, et l'on s'efforce actuellement d'achever le reste.

On espère qu'en outre d'empêcher le sable de passer au travers de la jetée, cet ouvrage en fera durer la superstructure quelques années de plus.

Il faudra renouveler, l'été prochain, la superstructure de la jetée est.

Les travaux d'approfondissement de l'entrée du port Dalhousie, et d'enlèvement—entre les jetées d'entrée—du sable qui avait passé à travers la jetée ouest ont été exécutés à l'entreprise par MM. Macdonald et Aylmer; la portion intérieure entre les jetées était aux deux tiers faite à la fin de l'exercice, et depuis elle a été presque achevée jusqu'à la profondeur de 2½ pieds plus bas que le seuil du busc de la nouvelle écluse.

Les travaux entrepris pour faire disparaître la batture en dehors des jetées n'ont pas avancé rapidement, ce qu'expliquent la dureté des matières à draguer et les interruptions dues au mauvais temps dans cet endroit exposé.

Les entrepreneurs poursuivent ces travaux avec persistance, lorsque le temps le permet.

Depuis Port-Dalhousie jusqu'à l'écluse de prise d'eau en amont de Thorold, les principales réparations ont consisté à restaurer les bords où des éboulements s'étaient produits dans les biefs nos 2, 4, 9, 10, 12, 14 et 15, ainsi que les bords de réservoir attenants.

Ces bords ont tous été réparés, et jusqu'à présent ils tiennent bien.

Le fait que trois vantaux des portes de l'écluse n° 16 ont été démolis par le bateau à vapeur à hélice *W. A. Haskell*, le 29 juillet 1889, nous a aussi mis dans la nécessité de faire de grandes réparations aux bords, en sus de la remise en état des portes.

Les planchers des deux ponts du Grand-Tronc de chemin de fer qui traversent le canal près de Sainte-Catherine et de Thorold ont été renouvelés d'un bout à l'autre, et les ouvrages de pilotis pour la protection du chenal ouest au pont de Marlatte ont été reconstruits.

A Port-Colborne la jetée ouest, que la tempête du 9 janvier 1889 avait sérieusement endommagée, a été réparée à grands frais, et elle est maintenant en bon état.

Partout où ils ont été gazonnés les bords du canal tiennent bon, et il est amplement prouvé que c'était une dépense à faire puisque le gazonnement accroît d'un côté la stabilité des bords, et de l'autre, diminue les frais de dessèchement.

Sur l'ancien canal les principales réparations ont été demandées par l'écluse n° 13, dont le radier a été renouvelé et l'un des bajoyers en partie refait.

On a remis en état pour longtemps encore plusieurs des vieilles portes d'écluse en en renouvelant la portion non immergée qui s'en allait en ruine; ceux qui étaient

chargés de cet ouvrage l'ont exécuté d'une manière satisfaisante au petit atelier de réparation de l'écluse n° 21 de l'ancien canal.

Le long de la rigole d'alimentation jusqu'à Dunville et Port-Maitland les réparations nécessaires pour le bon entretien de cette branche du canal ont été faites au double point de vue de l'fficacité et de l'économie; les tabliers du barrage de Dunnville ont été renouvelés, et cette importante construction elle-même consolidée d'autre manière.

Il y a peu de chose à dire de l'issue du canal Welland par la rivière Chippewa, si ce n'est qu'à chaque bout de la tranchée portant le nom de cette rivière il s'est formé des battures qu'il sera nécessaire de draguer pour rétablir la profondeur d'eau primitive (de 9 pieds).

Les menues réparations des ponts, écluses, portes et accessoires, bien que peu considérables isolément et ne figurant pas ici, représentent en totalité une grande somme de travail et la consommation de grandes quantités d'approvisionnements.

On peut en dire autant du fossoyage, du renouvellement des poteaux d'amarrage, et autres semblables travaux nécessaires.

Le canal a été tenu en bon état d'opération d'un bout à l'autre, et l'on peut dire que la navigation n'a pas été longtemps interrompue si l'on tient compte de la gravité des avaries causées par les bateaux, comme lorsque le *W. A. Haskell* a démoli trois vantaux des portes de l'écluse n° 16 le 29 juillet 1889, ce qui n'a pas empêché l'éclusage d'être repris 38 heures après.

Depuis la clôture de l'exercice deux accidents de même nature que celui dont je viens de parler ont retardé de 46 heures et 15½ heures, respectivement, le passage des vaisseaux; cela prouve qu'il serait à propos que les hommes de bord respectassent davantage les règlements au sujet de l'emploi de cordages.

Pendant le mois d'octobre 1889, il est arrivé quatre fois que par de grands vents d'est il y a eu 14 pieds moins 2 pouces d'eau sur le busc d'écluse à Port-Colborne.

Dans le mois de novembre un incident de même nature s'est encore produit quatre fois; le 18 il y avait 14 pieds moins 5 pouces d'eau sur le busc d'écluse.

Le canal a été fermé le 1er décembre 1889, et rouvert le 15 avril 1890.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. G. THOMPSON.

M. A. P. Bradley,
Secrétaire, ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

Amendes, dommages, etc.

Au cours de l'exercice j'ai recouvré de capitaines et propriétaires de navires et steamers la somme de $3,483.34 pour dommages aux travaux, et la somme de $163 de loyer de la part de locataires occupant des maisons éclusières sur l'ancien canal Welland, et aussi $217.25 pour louage et usage de matériel appartenant à l'Etat—ce qui fait en tout $3,863.59, lequel montant a été versé entre les mains de M. H. H. Collier, percepteur pour le port de Sainte-Catherine. J'en joins ici un état marqué "A."

J'annexe aussi des états marqués "B" et "C," indiquant la profondeur d'eau maxima et minima sur les buscs d'écluse à Port-Dalhousie et Port-Colborne (aux anciennes comme aux nouvelles écluses), chaque mois, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1890; aussi un état comparatif de la profondeur moyenne pour les mois de juin 1889 et 1890, lequel fait voir qu'en comparaison de l'année dernière, l'eau a été, cette année, plus haute de 1 pied 6 pouces à Port-Dalhousie, de 1 pied 3 pouces aux anciennes écluses de Port-Colborne, de 1 pied 9¾ pouces à la nouvelle écluse de Port-Dalhousie, et de 1 pied à la nouvelle écluse de Port-Colborne.

W. ELLIS,
Surintendant du canal Welland.

"A"

ETAT indiquant les amendes et dommages recouvrés de capitaines et propriétaires de navires et steamers pour infraction aux règlements du canal, les loyers reçus de locataires occupant des maisons éclusières, et les montants provenant du louage de matériel appartenant à l'Etat, pendant l'année expirée le 30 juin 1890.

Date.	Nom du navire ou steamer.	Amendes.	Dommages.	Loyer de maisons éclusières.	Louage de matériel de l'Etat.	Totaux.
1889.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
20 sept.	Steamer *S. J. Mary*	.....	105 43			
18 oct.	do *Escanaba*	.....	3,317 71			
1890.						
22 avril,	do *Marshall*	.....	47 75			
10 mai	Barge *American Giant*	.....	12 43	.....	.....	3,4 4
	Maisons eclusières.					
	John Ryckman	.....	.....	50 00		
	P. Phoelman	.....	.....	32 50		
	Wm. Pickup	.....	.....	45 00		
	L. Burtch	.....	.....	27 50		
	W. J. Warner	.....	.....	8 00		
					.....	163 00
1889.	*Matériel de l'Etat.*					
31 août	Goëlette *A. B. Wilson*	.....	.....	.....	4 00	
10 déc.	do *Chas. J. Johnson*	.....	.....	.....	50 00	
1890.						
7 avril	do *H. M. Hellewell*	.....	.....	.....	135 00	
24 do	do *H. Inlean & Son*	.....	.....	.....	28 25	
						217 25
						*3,863 59

*Remise à M. H. H. Collier, receveur des péages du canal, etc., port de Sainte-Catherine.

"B."

ETAT indiquant la profondeur d'eau, maxima et minima, sur le busc inférieur de la nouvelle écluse n° 1 du canal Welland, à Port-Dalhousie, pour l'exercice expiré le 30 juin 1890.

Mois.	Busc inférieur.		Mois.	Busc inférieur.	
	Profondeur maxima.	Profondeur minima.		Profondeur maxima.	Profondeur minima.
1889.	pds. pcs.	pds. pcs.	1890.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet	17 1	15 8	Janvier	16 4	14 8
Août	16 9	16 2	Février	16 11	16 0
Septembre	16 4	15 7	Mars	16 11	16 7
Octobre	15 9	15 3	Avril	17 4	16 8
Novembre	15 5	14 11	Mai	17 10	17 0
Décembre	15 10	15 2	Juin	18 10	17 8

	pds.	pcs.
Moyenne, juin 1889	16	6¼
do 1890	18	4

ETAT indiquant la profondeur d'eau maxima et minima sur le busc supérieur de la nouvelle écluse n° 27 du canal Welland, à Port-Colborne, pour l'exercice expiré le 30 juin 1890.

Mois.	Busc supérieur.		Mois.	Busc supérieur.	
	Profondeur maxima.	Profondeur minima.		Profondeur maxima.	Profondeur minima.
1889.	pds. pcs.	pds. pcs.	1890.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet	16 0	15 0	Janvier	16 2	14 3
Août	15 11	14 11	Février	15 9	14 3
Septembre	16 1	14 6	Mars	16 1	14 10
Octobre	15 7	13 10	Avril	16 5	15 2
Novembre	17 3	13 5	Mai	16 9	14 11
Décembre	17 4	13 3	Juin	16 11	16 2

	pds.	pcs.
Moyenne, juin 1889	15	5½
do 1890	16	5½

"C."

ETAT indiquant la profondeur d'eau maxima et minima sur le busc inférieur de l'ancienne écluse n° 1 du canal Welland, à Port-Dalhousie, pour l'exercice expiré le 30 juin 1890.

Mois.	Busc inférieur.		Mois.	Busc inférieur.	
	Profondeur maxima.	Profondeur minima.		Profondeur maxima.	Profondeur minima.
1889.	pds. pcs.	pds. pcs.	1890.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet	14 2	13 9	Janvier	13 5	11 9
Août	13 10	13 3	Février	14 0	13 1
Septembre	13 5	12 8	Mars	14 0	13 8
Octobre	12 10	12 4	Avril	14 5	13 9
Novembre	12 6	12 0	Mai	14 11	14 1
Décembre	12 11	12 3	Juin	15 11	14 9

	pds.	pcs.
Moyenne, juin 1889	13	7¼
do 1890	15	1¼

ETAT indiquant la profondeur d'eau maxima et minima sur le busc supérieur de l'ancienne écluse n° 27 du canal Welland, à Port-Colborne, pour l'exercice expiré le 30 juin 1890.

Mois.	Busc supérieur.				Mois.	Busc supérieur.			
	Profondeur maxima.		Profondeur minima.			Profondeur maxima.		Profondeur minima.	
1889.	pds	pcs	pds	pcs	1890.	pds	pcs	pds	pcs
Juillet	13	7	12	1	Janvier	13	3	11	4
Août	13	0	12	0	Février	12	10	11	4
Septembre	13	2	11	7	Mars	13	2	11	11
Octobre	12	6	10	11	Avril	13	6	12	3
Novembre	14	4	10	6	Mai	13	10	12	0
Décembre	14	5	10	4	Juin	14	0	13	3

		pds.	pcs.
Moyenne	un 1889	12	$6\frac{1}{3}$
do	1890	13	$9\frac{1}{2}$

ANNEXE No. 10.

RELEVÉ DES AMENDES ET DOMMAGES RECOUVRÉS, AINSI QUE DES NIVEAUX D'EAU AFFECTANT LE CANAL WELLAND, OMIS DANS LE RAPPORT ANNUEL FOUR L'EXERCICE 1888–89.

Amendes, dommages, etc., etc.

Au cours de l'exercice, j'ai recouvré de capitaines et propriétaires de navires $10 d'amende pour infraction aux règlements du canal, et $248.36 pour dommages aux travaux; j'ai aussi reçu $108 de la part de locataires occupant des maisons éclusières sur l'ancien canal Welland, et $97 pour louage et usage de matériel appartenant à l'Etat—ce qui fait en tout un montant de $463.36 que j'ai versé à la caisse de M. H. H. Collier, percepteur pour le port de Sainte-Catherine. J'en joins ici un état marqué A.

J'annexe aussi des états marqués B et C, indiquant la profondeur d'eau maxima et minima sur les buscs des écluses (anciennes et nouvelles) de Port-Dalhousie et Port-Colborne, avec un état comparatif faisant voir la profondeur moyenne sur les buscs des nouvelles écluses de Port-Dalhousie et de Port-Colborne, ainsi que sur ceux des anciennes écluses aux mêmes endroits, en juin 1888 et 1889.

W. ELLIS,
Surintendant du canal Welland.

A.

ETAT indiquant les amendes et dommages recouvrés de propriétaires de bateaux pour infraction aux règlements du canal, les loyers reçus de locataires occupant des maisons éclusières, et les montants provenant du louage de matériel appartenant à l'Etat.

Date.	Nom du navire.	Amendes.	Dommages.	Loyer de maisons éclusières.	Louage de matériel de l'Etat.	Totaux.
1888.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1er août....	Steamer *Algonquin*.....	.....	45 13			45 13
13 sept	do do	10 00				
			.....	.....	.....	10 00
13 do	do *Hotchkiss*.....	.....	28 53			28 53
28 do	do *W. J. Averell*. ..	.....	114 70			114 70
1889.						
26 avril.....	do *Argonaut*.....	.....	60 00			60 00
				.....	.....	
	Maisons éclusières.					
	D. T. Walton	.....	.....	55 00		
	Mme D. Ryckman.....	.....	.....	30 00		
	Thos. J. Hartley	.....	.....	5 00		
	P. Pullman	.....	.....	13 00		
	— Pickup.....	.....	.....	5 00		
					....	108 00
	Matériel de l'Etat.					
	McGaw et Winnell.....	.....	.....	....	17 25	
	A. Muir et Frères	.....	.....	.....	79 25	
						97 00
						*463 36

* Remis à M. H. H. Collier, receveur des péages du canal, à Sainte-Catherine.

"B"

ETAT indiquant la profondeur d'eau sur le busc inférieur de la nouvelle écluse n° 1 du canal Welland, à Port-Dalhousie, pour l'exercice expiré le 30 juin 1889.

Mois.	Busc inférieur.		Mois.	Busc inférieur.	
	Profondeur maxima.	Profondeur minima.		Profondeur maxima.	Profondeur minima.
1888.	pds. pcs.	pds. pcs.	1889.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet	16 3	16 0	Janvier	15 9	15 2
Août	16 3	15 11	Février	15 11	15 6
Septembre	16 1	15 8	Mars	16 0	15 7
Octobre	15 9	15 1	Avril	16 2	15 10
Novembre	15 4	15 2	Mai	16 4	16 1
Decembre	15 4	15 2	Juin	16 11	16 3

	pds.	pcs.
Moyenne, juin 1888	16	$2\frac{1}{5}$
do 1889	16	$6\frac{1}{4}$

ETAT indiquant la profondeur d'eau sur le busc supérieur de la nouvelle écluse du canal Welland, à Port-Colborne, pour l'exercice expiré le 30 juin 1889.

Mois.	Busc supérieur.		Mois.	Busc supérieur.	
	Profondeur maxima.	Profondeur minima.		Profondeur maxima.	Profondeur minima.
1888.	pds. pcs.	pds. pcs.	1889.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet	16 3	16 0	Janvier	17 6	13 4
Août	16 3	15 3	Février	15 7	13 4
Septembre	17 1	14 8	Mars	15 3	13 7
Octobre	16 5	14 3	Avril	15 5	14 0
Novembre	15 9	14 0	Mai	15 8	13 11
Decembre	15 11	14 6	Juin	15 11	15 0

	pds.	pcs.
Moyenne, juin 1888	15	$5\frac{1}{2}$
do 1889	15	$5\frac{1}{2}$

ETAT indiquant la profondeur d'eau sur le busc inférieur de l'ancienne écluse n° 1 du canal Welland, à Port-Dalhousie, pour l'exercice expiré le 30 juin 1889.

"C."

Mois.	Busc inférieur.		Mois.	Busc inférieur.	
	Profondeur maxima.	Profondeur minima.		Profondeur maxima.	Profondeur minima.
1888.	pds. pcs.	pds. pcs.	1889.	pds pcs.	pds pcs.
Juillet	13 4	13 0	Janvier	12 10	12 3
Août	13 4	13 0	Février	13 0	12 7
Septembre	13 2	12 9	Mars	13 1	12 8
Octobre	12 10	12 2	Avril	13 3	12 11
Novembre	12 6	12 3	Mai	13 5	13 2
Décembre	12 6	12 3	Juin	14 0	13 4

	pds.	pcs.
Moyenne, juin 1888	13	$3\frac{1}{2}$
do 1889	13	$7\frac{1}{4}$

ETAT indiquant la profondeur d'eau sur le busc supérieur de l'ancienne écluse n° 27 du canal Welland, à Port-Colborne, pour l'exercice expiré le 30 juin 1889.

Mois.	Busc supérieur.		Mois.	Busc supérieur.	
	Profondeur maxima.	Profondeur minima.		Profondeur maxima.	Profondeur minima.
1888.	pds. pcs.	pds. pcs.	1889.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet	13 4	13 0	Janvier	14 7	10 5
Août	13 4	12 4	Février	12 8	10 5
Septembre	14 2	11 9	Mars	12 4	10 8
Octobre	13 6	11 4	Avril	12 6	11 1
Novembre	12 10	11 1	Mai	12 9	11 0
Décembre	13 0	11 7	Juin	13 0	12 1

	pds.	pcs.
Moyenne, juin 1888	12	$4\frac{1}{2}$
do 1889	12	$6\frac{1}{2}$

ANNEXE No. 11.

BUREAU DU CANAL RIDEAU,
OTTAWA, 13 octobre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport annuel des travaux auxquels je suis préposé, pour l'exercice expiré le 30 juin dernier.

La navigation a été close le 28 novembre 1889 à Ottawa, et le 22 du même mois à Kingston Mills. Elle a été rouverte a Ottawa le 5 et à Kingston Mills le 2 mai 1890.

Dans les biefs descendant du point de partage (le petit lac Rideau) à la rivière des Outaouais, l'eau a été maintenue de manière à donner, jusqu'à la fin de la saison, la profondeur d'eau voulue sur les buscs d'écluse.

Dans les biefs descendant au lac Ontario l'eau a aussi été maintenue de manière à conserver toute la profondeur voulue.

La navigation n'a souffert d'aucune interruption ni retard.

Voici quelles sont les principales réparations qui ont été faites aux différents postes :—

Kingston Mills.

Gravier et pierre mis dans les barrages; pont volant et une porte d'écluse renouvelés ; plusieurs menues réparations aux pertuis et au mécanisme.

Brewer's Lower Mills.

Reconstruit, à la tête de l'écluse, la pile servant d'appui au pont volant. Réparé le pont volant et la porte d'amont de l'écluse.

Brewer's Upper Mills.

Renouvelé le bas des portes d'écluse; reconstruit la superstructure de la pile à la tête de l'écluse, et fait d'autres menues réparations.

Jones' Falls.

Réparations à deux portes d'écluse ; poutres neuves et autres réparations.

Brass Point Bridge.

Maison neuve pour le gardien de pont, en remplacement de celle qui a été détruite par un incendie.

Davis' Lock.

Renouvelé le pont public sur l'empellement; menues réparations ailleurs.

Chaffey's Lock.

Réparé les balanciers.

Newboro'.

Renouvelé les piliers au pied de l'écluse; peinturé le pont.

Poonamalie.

Mis du gravier sur le barrage plat; réparé un long barrags de remblai.

Smith's Falls.

Refait une porte d'écluse; construit une maison neuve en pierre; aiguilles neuves pour l'écluse.

Smith's Falls.

Diverses réparations aux portes d'écluse et à la maison éclusière.

Old Slip.

Renouvelé deux portes d'écluse, huit poulies, et une aiguille

Rapides d'Edmond.

Nouveau magasin.

Rapides de Burritt.

Replanchéié et peinturé le pont volant; mis du gravier sur le barrage.

Beckett's Landing.

Replanchéié et peinturé le pont volant; réparé le grand pont.

Long Island.

Construit un pilier latéral à l'empellement, et charrié de la terre glaise pour en affermir le remblai.

Black Rapids.

Réparé la porte d'amont; charroyé de la glaise en arrière du barrage plat pour arrêter la filtration.

Hogsback.

Renouvelé une porte d'écluse, ainsi que le pilier du côté est de l'empellement.

Daw's Swamp.

Placé 15 toises de pierre pour élargir et renforcer le remblai qui traverse le marais.

Ottawa.

Diverses réparations aux portes et aux pertuis; revêtir de madrier neuf le quai du côté est du canal.

Travaux auxquels des crédits spéciaux ont été affectés..

Le barrage à l'issue du lac Rideau-Ouest qui contrôle une surface d'écoulement de 46·89 milles a été reconstruit et l'ancien seuil baissé de 2 pieds, ce qui nous a permis de baisser d'autant le niveau du lac. Il faudra prolonger le coffrage actuel pour qu'il atteigne le bord de l'eau profonde.

Un pont neuf a été construit sur le déversoir à Smith's Falls et ses abords formés—ce qui relève beaucoup cette partie de la ville.

Il a été fait une étude du bief de Kilmarnock à Merrickville, y compris Fish Creek, pour voir s'il n'y aurait pas moyen d'en baisser le niveau. Les résultats de cette étude ont été communiqués au département dans un rapport spécial accompagné de plans.

L'hiver dernier il a été construit sur le canal un nouveau pont volant en acier, avec abords en charpente, pour mettre Ottawa-Est en communication avec Stewarton. Depuis que ce pont est ouvert il s'est développé une grande circulation de voiture et de piétons; il y a passé jusqu'à 200 voitures en une journée.

Le fond de roche du canal depuis la tête des huit écluses jusqu'au bassin a été baissé de 18 pouces sur une distance de 1,000 pieds, en sorte que les bateaux peuvent maintenant monter de la rivière Ottawa avec un chargement complet.

Dans le cours de l'hiver un remorqueur à vapeur et deux chalans se déchargeant par les côtés ont été construits dans le bassin du canal pour le service du dragage.

Il a été acheté de MM. Wm Davis et Cie un dragueur et un bateau plat spécialement commandés pour les travaux du canal de la Tay.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

FRED. A. WISE,
Ingénieur dirigeant.

ANNEXE No 12.

CANAL DE LA TAY.

Rapport pour l'exercice expiré le 30 juin 1890.

Bureau du Canal Rideau,
Ottawa, 13 octobre 1890.

Monsieur,—Les travaux d'entreprise de MM. Davis et Cie ont été arrêtés, avant leur achèvement, par la rigueur du climat, à la fin de novembre 1889.

Le feu ingénieur en chef décida de relever ces messieurs de l'obligation d'y travailler davantage, attendu qu'on avait besoin de leurs services et de leur matériel au canal de Cornwall, et il fut résolu que le département ferait terminer ces travaux à la journée le printemps suivant.

C'est ce qui a été fait de la manière la plus satisfaisante, et toute la partie artificielle du canal est maintenant en excellent état.

Le dragueur acheté des entrepreneurs a été constamment employé à approfondir le canal, à élever le chemin de halage, à faire des places de rencontre, etc., et il a donné complète satisfaction.

Les bateaux ont circulé à leurs risques pendant la saison, et je pense qu'ils ont fait un bon été en transport de fret et de passagers.

On se propose, l'année prochaine, de livrer ce canal à la circulation comme faisant partie de la navigation du Rideau.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
FRED. A. WISE,
Ingénieur dirigeant.

M. A. P. Bradley,
Secrétaire du ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

ANNEXE No 13.

TRAVAUX DU CANAL DE LA TRENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,
PETERBOROUGH, 27 octobre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter mon rapport annuel sur les travaux auxquels je suis préposé, pour l'exercice expiré le 30 juin dernier.

La navigation a été close le 23 novembre et rouverte le 21 avril.

L'eau a été maintenue à une bonne hauteur dans les différents biefs ; puisque sa profondeur a été de 5 pieds 6 pouces à 6 pieds sur les buscs jusque près de la fin de la saison de navigation. Ainsi que je l'ai dit dans de précédents rapports il n'y a pas à craindre que l'eau manque, pourvu que l'on gouverne les réservoirs d'amont d'une manière correspondante à ceux d'aval.

Il a été fait en tout, cette année, 3,133 éclusages, contre 2,956 l'année dernière. Le nombre total des bateaux à vapeur faisant un service régulier entre Lakefield et Balsam Lake est de 22, et de 6 entre Peterboro' et Heely's Falls.

Voici les travaux et les réparations qui ont été exécutés, savoir :—

Fenelon Falls.

Ici on a travaillé à faire disparaître les obstacles qui obstruaient le chenal navigable. On a commencé par barrer la rivière Fénelon d'un batardeau de 1,000 pieds de long à peu près. Le lit de la rivière s'est ainsi trouvé à nu, et l'on s'est mis à faire sauter la pierre calcaire dans la ligne du chenal ; il a été ainsi enlevé à peu près 600 verges de roches qui ont laissé un chenal de navigation d'environ 6 pieds. Cette portion de la route ne pourra pas être utilisée avant que la partie mobile du pont de chemin de fer soit mise en place.

Bobcaygeon.

L'eau a été introduite dans le nouveau barrage vers la fin de novembre, et tout s'est trouvé étanche et satisfaisant. On a déjà eu l'occasion de s'apercevoir que ce barrage est un grand bienfait pour la navigation. La cale sèche a été presque constamment utilisée depuis son ouverture, et elle a été d'un grand avantage aux propriétaires de bateaux.

Buckhorn.

La chambre d'écluse a été débarrassée d'une grande quantité de gravier qui s'était logée dans le radier.

Lovesick.

A environ 200 pieds nord du grand barrage il a éte pratiqué un chenal qui servira de déversoir de trop-plein à l'eau haute.

Burleigh.

Il a été charroyé 350 verges de graviers sur le barrage, qui n'en avait encore jamais reçu. Il s'en faut que cela soit suffisant ; aussi continuera-t-on cet ouvrage l'année prochaine jusqu'à ce qu'il soit achevé. Il a été fait de menues réparations aux portes d'écluse.

Lakefield.

Le débarcadère de Lakefield a été terminé, et il a été construit un hangar à outils, etc., à son extrémité nord.

Le balisage du chenal entre Lakefield et Fenelon Falls a été fait. Il y a maintenant entre Fenelon Falls et Lakefield un chenal libre balisé auquel on peut donner une profondeur de 6 pieds 6 pouces en retenant l'eau.

Hastings.

Les estacades flottantes à l'entrée d'amont de l'écluse ont été brisées par la glace. On les a réparées.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
RICHARD B. ROGERS,
Ingénieur surintendant.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

ANNEXE No 14.

CANAL MURRAY.

BRIGHTON, 10 novembre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel suivant sur les constructions confiées à mes soins pendant l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Le canal Murray a été ouvert au trafic le 14 avril 1890 et s'est trouvé, jusqu'à l'époque de la nomination par le département des quatre gardiens de ponts, sous le contrôle des entrepreneurs, qui faisaient ouvrir les quatre ponts tournants pour permettre à tous les navires de traverser le canal. Deux cent soixante-quatre navires avaient traversé le canal le 30 juin 1890, et sur ce nombre cent soixante-dix ont été sujets à péage.

Ce canal est d'une très grande commodité pour les propriétaires de navires, et je suis d'avis que la circulation y sera considérable lorsque les capitaines seront habitués à la navigation de la baie de Quinté et dans le havre de la Presqu'île.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
T. P. KEELER,
Surintendant du canal Murray.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

ANNEXE No 15.

CANAL SAINT-PIERRE.

OTTAWA, 13 octobre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant au sujet du canal Saint-Pierre.

La navigation s'est fermée le 4 janvier pour se rouvrir le 13 avril cette année.

Suit un état indiquant le nombre et le tonnage des navires qui ont fréquenté le canal dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1890 :—

ANNÉE.	NAVIRES.		TONNAGE.		PÉAGES PERÇUS.	
	Nord.	Sud.	Nord.	Sud.	Nord.	Sud.
1889.	Nombre.	Nombre.	Tonneaux.	Tonneaux.	$ cts.	$ cts.
Juillet	128	112	8,201	6,432	209 00	120 00
Août	115	66	9,202	6,605	231 25	170 14
Septembre	199	128	9,286	8,113	254 12	182 72
Octobre	179	110	8,027	6,012	228 16	150 42
Novembre	108	92	6,912	5,421	185 17	120 02
Décembre	24	16	2,400	2,100	38 05	22 12
1890.						
Janvier	3	1	80	40	4 00	2 50
Avril	24	14	2,510	1,842	38 03	22 14
Mai	101	87	5,242	4,523	142 29	130 60
Juin	86	55	6,010	3,800	194 11	162 10
Totaux	967	681	57,870	44,888	1,524 18	1,083 36

Outre ce que dessus je dois faire rapport que les steamers de la Compagnie de navigation du Bras-d'Or, au tonnage total de 45,400 tonneaux, ont traversé le canal du nord ou sud et *vice versa* 364 fois.

Les écluses et portes fonctionnent parfaitement. Il faudra construire un nouveau plancher sur le pont tournant et faire des réparations à la plaque tournante. La maison éclusière ainsi que le pont ont besoin d'être peinturés. Le mur de soutènement, sur le côté ouest du canal, doit être renouvelé, mais je vous reparlerai de ces questions dans un rapport ultérieur.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
HENRY F. PERLEY,
Ingénieur.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du ministère des chemins de fer et canaux.

ANNEXE No 16.

NAVIGATION DU ST-LAURENT—TABLEAU DES DISTANCES—A.

DU DÉTROIT DE BELLE-ILE À PORT-ARTHUR, À LA TÊTE DU LAC SUPÉRIEUR, PAR EAU.

De	A	Sections de la navigation.	Milles statutaires. Intermédiaires	Milles statutaires. Total au détroit de Belle-Ile.
Détroit de Belle-Ile	Cap-Whittle	Golfe Saint-Laurent	240	240
Cap-Whittle	Pointe-Ouest, Anticosti	do	201	441
Pointe-Ouest, Anticosti	Pointe-au-Père	Fleuve Saint-Laurent	202	643
Pointe-au-Père	Rimouski	do	6	649
Rimouski	Bic	do	12	661
Bic	Ile-Verte	do	39	700
Ile-Verte (v.-à-v. Saguenay)	Québec	do	126	826
Québec	Trois-Rivières	do à la ligne de m.	74	900
Trois-Rivières	Montréal	do	86	986
Montréal	Lachine	Canal Lachine	8½	994½
Lachine	Beauharnois	Lac Saint-Louis	15¼	1,009¾
Beauharnois	Sainte-Cécile	Canal Beauharnois	11¼	1,021
Sainte-Cécile	Cornwall	Lac Saint-Louis	32¾	1,053¾
Cornwall	Dickinson's-Landing	Canal Cornwall	11½	1,065¼
Dickinson's-Landing	Pointe-Farran	Fleuve Saint-Laurent	5	1,070¼
Pointe-Farran	Ext. sup. de l'île Croyle	Pointe-Farran	¾	1,071
Ext. sup. de l'île Croyle	Williamsburg ou Morrisburg	Fleuve Saint-Laurent	10½	1,081½
Williamsburg	Rapide-Plat	Canal du Rapide-Plat	4	1,085½
Rapide-Plat	Village de la Pointe-Iroquois	Fleuve Saint-Laurent	4½	1,090
Village de la Pte-Iroquois	Extrémité sup. de Presqu'Ile	Canal de la Pte-Iroquois	3	1,093
Presqu'Ile	Pointe-Cardinal, Edwardsburg	Canal de la Jonction	2⅝	1,095⅝
Pointe-Cardinal	Tête des rapides des Galops	Canal des Galops	2	1,097⅝
Rapides des Galops	Prescott	Fleuve Saint-Laurent	7⅜	1,105
Prescott	Kingston	do	59	1,164
Kingston	Port-Dalhousie	Lac Ontario	170	1,334
Port-Dalhousie	Port-Colborne	Canal Welland	26¾	1,360¾
Port-Colborne	Amherstburg	Lac Erié	232	1,592¾
Amherstburg	Windsor	Rivière Détroit	18	1,610¾
Windsor	Pied de l'île Sainte-Marie	Lac Sainte-Claire	25	1,635¾
Pied de l'île Sainte-Marie	Sarnia	Rivière Sainte-Claire	33	1,668¾
Sarnia	Pied de l'île Saint-Joseph	Lac Huron	270	1,938¾
Pied de l'île Saint-Joseph	Pied du Saut Sainte-Marie	Rivière Sainte-Marie	47	1,985¾
Saut Sainte-Marie	Tête du Saut Sainte-Marie	Canal du Saut Ste-Marie	1	1,986¾
Tête du Saut Sainte-Marie	Pointe-aux-Pins	Rivière Sainte-Marie	7	1,993¾
Pointe-aux-Pins	Port-Arthur	Lac Supérieur	266	2,259¾
Port-Arthur au lac Shebandowan			45	
Lac Shebandowan à l'Angle-Nord-Ouest			312	
Angle-Nord-Ouest à Winnipeg			95	
Pointe-aux-Pins à Duluth			390	

Des 2,259¾ milles du détroit de Belle-Ile à la tête du lac Supérieur, il y a 71 milles de navigation artificielle et 2,188¾ milles de navigation ouverte.

Du détroit de Belle-Ile à Liverpool, 1,942 milles géographiques ou 2,234 milles statutaires.

La chute totale, du lac Supérieur à la ligne des marées, est d'environ 600.

Le voyage en bateau à vapeur, de Collingwood à Port-Arthur, est de 532 milles.

ANNEXE No 17.

TABLEAU des distances des stations entre les cités d'Ottawa et Kingston.

Numéro de la station.	Nom de la station.	Distances d'Ottawa.	Ecluses.		Digues.			Longueur de canal artificiel à chaque station.
			No.	Ascens. à l'eau basse.	No.	Longueur.	Hauteur.	
		Milles.		Ascens. pds, pcs.		Pieds.	Pieds.	
1	Ottawa	0	8	82 0	3	230 1,320 1,616	13 33 14	4.00
2	Hartwell's	4¼	2	22 0	....	100	28	
3	Hogsback	5⅓	2	13 6	1	320	60	
4	Black-Rapids	9½	1	10 0	1	300	12	0·13
5	Long-Island	14¾	3	27 0	3	850	68	0·13
6	Burritt's	40¾	1	10 6	1	240	14	1·50
7	Nicholson	43¾	2	15 2	1	500	9	0·50
8	Clowes	44½	1	10 0	1	481	16	0·05
9	Merrickville	46¾	3	25 0	1	150	6	0·33
10	Maitland	55	1	4 9	1	270	8	0·13
11	Edmunds	59½	1	10 10	1	343	8	0·06
12	Old-Slys	60½	2	15 6	1	250	20	0·25
13	Smith's-Falls	61½	4	33 9	2	600	24	0·13
14	Premiers Rapides ou Poonamalie	64	1	7 9	1	260	5	1·25
15	Narrows	83¼	1	4 0	1	600	9	0·06
	Ascension totale à l'eau basse		....	292 3				
				Chute.				
16	Isthmus	87½	1	4 0	....			1·25
17	Chaffey's	92	1	12 6	....			0·13
18	Davis	94½	1	9 0	1	300	15	0·06
19	Jones'-Falls	97¼	4	60 0	1	300	60	0·25
20	Brewer's-Upper-Mills	108¼	2	19 0	1	200	20	1·75
21	do Lower-Mills	110	1	14 2	1	200	12	4·25
22	Kingston-Mills	120¼	4	46 8	1	6,042	14	0·25
23	Kingston	126¼	....		....			
	Chute totale à l'eau basse		....	165 4	....			
	Total		47		24	15,472		16·46

ANNEXE No 18.

TABLEAU indiquant la date de la fermeture des canaux dans l'automne de 1889, et de leur ouverture au printemps de 1890.

Canaux.	Fermeture.	Ouverture.
Canal Lachine	30 novembre 1889	23 avril 1890.
Canal Beauharnois	do	21 avril 1890.
Canal Cornwall	11 décembre 1889	do
Ecluse et digue Sainte-Anne	29 novembre 1889	24 avril 1890
Canal Carillon	30 novembre 1889	26 avril 1890.
Canal Grenville		
Ecluse et digue de la Culbute		
Chute à Blondeau		
Rideau — Kingston Mills	22 novembre 1889	2 mai 1890.
Rideau — Ottawa	28 novembre 1889	5 mai 1890.
Ecluse Saint-Ours	do	28 avril 1890.
Canal Chambly	do	1er mai 1890.
Canal Williamsburg	9 décembre 1889	22 avril 1890.
Canal Welland—		
Nouveau canal	4 décembre 1889	15 avril 1890.
Ancien canal		
Canal Erié (New-York)	30 novembre 1889	1er mai 1890.
Canal Saint-Pierre (Cap-Breton)	4 janvier 1890	13 avril 1890.
Travaux du canal Trent	23 novembre 1889	21 avril 1890.
Canal Murray		14 avril 1890.

ANNEXE No 19.

Liste des contrats passés dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1890.

1. CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS.

N° du contrat.	Nom de l'entrepreneur.	Date du contrat.	Description générale.
9905	Cie de ch. de fer et de navigation d'Oshawa.	20 juil. 1889	Du port Oshawa à la ville d'Oshawa, de là dans l'intérieur à Whitby-Est.
9907	Cie de ch. de fer de Pontiac et Renfrew.	2 août 1889	Des mines de fer de Bristol au ch. de fer de jonction du Pacifique de Pontiac.
9908	Cie de ch. de fer Hereford...	3 do 1889	De Cookshire au ch. de fer Québec Central à Dudswell.
9909	Cie de ch. de fer de la Vallée de Cornwallis (limitée).	30 sept. 1889	De l'extrémité du 13e mille subventionné, en 1887, au havre de Kingsport, N.-E.
9911	Cie du Tunnel de la frontière Sainte-Claire.	30 oct. 1889	Tunnel de Sarnia, Ont., à Port-Huron, E.-U., sous la rivière Sainte-Claire.
9914	Cie de ch. de fer et de bateau à vapeur de Qu'Appelle, du Lac-Long et Saskatchewan.	5 août 1889	Transport des approvisionnements de l'Etat, etc., de Régina à Saskastoon et Prince-Albert.
9928	Cie ch. de fer du Gr.-Nord-E.	11 janv. 1890	Saint-André à Lachute, sur le ch. de fer Can. du Pac.
10501	do do ..	11 oct. 1890	do do (annule la convention du 11 janvier 1890.)
9931	Cie de ch. de fer de Napanee, Tamworth et Québec.	4 sept. 1889	Harrowsmith à Sydenham.
10076	Cie de ch. de fer Mille-Iles..	24 oct. 1889	Du village de Gananoque à la jonction du ch. de fer le Grand-Tronc et à la jonction du ch. de fer de Brockville, Westport et du Saut Sainte-Marie.
10070	Cie de ch. de fer de Québec, Montmorency et Charlevoix	14 nov. 1889	De Hedleyville, au nord de la rivière Saint-Charles, à un endroit situé à 30 milles à l'est de St-Joachim, P.Q.
10117	Cie de ch. de fer et de bateau à vapeur de Qu'Appelle, du Lac-Long et Saskatchewan.	Non signé.	Du Lac-Long à la Saskatchewan et au coude de la Saskatchewan-Nord, et les embranchements conduisant à Prince-Albert et Battleford (subvention en terres).
10122	Cie de ch. de fer de Napanee, Tamworth et Québec.	26 déc. 1889	De Yarker à Harrowsmith.
10123	Cie de ch. de fer de Port-Arthur, Duluth et Ouest.	24 do 1889	De Port-Arthur au lac de la Pierre à Fusil, sur la frontière des Etats-Unis.
10147	Cie de ch. de fer du comté de Drummond.	21 janv. 1890	De l'extrémité de la ligne couverte par le contrat 9839 du 2 mai 1889, au quai de Ball, sur la riv. Nicolet et le fleuve Saint-Laurent.
10157	Cie de ch. de fer de Shuswap et Okanagan.	11 fév. 1890	De Sicamour, sur le C. C. P., au lac Okanagan.
10330	Cie de ch. de fer du Grand-Oriental.	Non signé.	Pour terminer le ch. de fer de Montréal et Sorel de St-Lambert à Sorel, P.Q.
10331	Cie de ch. de fer de Calgary et Edmonton.	21 juin 1890	Transport des approvisionnements de l'Etat, etc., de Calgary à Edmonton.
10407	do do ..	Non signé.	Ligne de Calgary à Edmonton et de Calgary à la frontière des Etats-Unis (subvention en terres).
10423	Cie de ch. de fer de Colonisation de Parry-Sound.	21 juil. 1890	De Parry-Sound au ch. de fer du Nord et de la jonction du Pacifique.
10425	Cie de ch. de fer et de bateaux à vapeur de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson.	11 mai 1885	Du ch. de fer C. P. à l'embouchure de la riv. Nelson, sur la baie d'Hudson, et l'embr. conduisant du lac Winnipeg au chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest (conv. de subvent. en terres d'ap. l'arr. du conseil.)

LISTE des contrats passés dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin 1890—*Suite.*

2. CHEMIN DE FER ANNAPOLIS ET DIGBY.

N° du contrat.	Nom de l'entrepreneur.	Date du contrat.	Description générale.
10052	Nova Scotia Steel and Forge Co.	20 août 1889	Fournir des éclisses en barres.
10156	Cie de c. de fer Union de l'O.	4 déc. 1889	Consentement au changement de la ligne, etc.
10156	E. W. Plunkett	22 nov. 1889	Consentement do do

3. CHEMIN DE FER DU CAP-BRETON.

9953	C. P. Moffatt et Cie	20 déc. 1889	Clôtures en fil de fer de Grand-Narrows à Sydney et à Sydney-Nord.
10145	John F. Teed	31 do 1889	Hangar aux marchandises, Sydney.
10175	J. Harris et Cie	17 janv. 1890	75 wagons fermés.
10176	P. W. Folger	17 do 1890	4 fourgons de conducteurs.
10177	Jas. Crossen	17 do 1890	2 chasse-neige.
10202	Jas. K. McDonald	17 déc. 1889	Creuser des puits.
10223	J. Harris et Cie	12 fév. 1890	3 wagons à marchandises.
10305	Jas. Crossen	2 mai 1890	6 voitures à voyageurs de 2me classe.
10315	J. Harris et Cie	13 do 1890	5 voitures à voyageurs de 1re classe.
10316	do	13 do 1890	2 wagons-poste et fumoirs.
10317	do	13 do 1890	20 wagons à bétail.

4. CHEMIN DE FER OXFORD ET NEW-GLASGOW.

9926	L. Estano et Fils	24 juil. 1889	Tuyaux à l'eau, appareil d'alimentat., etc., gare d'Oxford.
9948	Gray, McManus, Trites et Cie	15 oct. 1889	Pose des rails, etc., du village d'Oxford au chemin Mingo et à l'embranchement de Pugwash.
10178	B. W. Folger	17 jan. 1890	140 wagons-plateformes.
10203	J. et A. Carson	12 fév. 1890	11 remises à houille et 11 lieux à l'anglaise.
10222	J. Harris et Cie	12 do 1890	6 fourgons de conducteurs.
10224	Cie de Wagons Rathbun	1er do 1890	68 wagons fermés.
10296	J. Harris et Cie	10 avril 1890	2 chasse-neige.
10306	J. Crossen	2 mai 1890	3 wagons à voyageurs de 2e classe.
10318	J. Harris et Cie	13 do 1890	6 wagons à voyageurs de 1re classe.
10319	do		3 wagons-poste et fumoirs.
10320	do		4 wagons à marchandises.

5. CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

10083	Doyle et Goodwin	15 oct. 1889	66,000 traverses.
10105	Commissaires de l'aqueduc Charlottetown.	18 nov. 1889	Service d'eau, 10 ans.
10167	Read et Larkins	17 jan. 1890	46,000 traverses.
10168	W. Taylor	17 do 1890	20,000 do
10169	R. Ellis, jeune	17 do 1890	5,000 do
10170	E. H. Duvar	17 juill. 1890	3,000 do
10171	H. W. Turner	17 do 1890	2,000 do
10172	G. T. Marquis	17 do 1890	1,000 do
10173	N. Buchanan	17 do 1890	500 do
10174	D. McKenzie	24 déc. 1889	500 do
10311	T. D. Archibald et Cie	14 mai 1890	6,200 tonnes de houille en gaillettes pour locomotives.
10334	A. McKinnon et Cie	6 juin 1890	Bois de construction et poteaux de clôtures.
10335	O. L. Haywood	6 do 1890	Bois de colombage en épinette.
10336	R. Ellis, jeune	6 do 1890	Poteaux de clôtures.
10337	P. Whalen	6 do 1890	do
10338	Read et Larkins	6 do 1890	Traverses, etc.
10461	Barrow Hematite Steel Co. (limitée).	6 do 1890	Rails en acier et éclisses.
10462	Bayliss, Jones et Bayliss	13 do 1890	Ecrous et boulons en fer pour éclisses.

LISTE des contrats passés durant le cours de l'exercice expiré le 30 juin 1890.—*Fin.*

6. CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

N° du contrat.	Nom de l'entrepreneur.	Date du contrat.	Description générale.
9947	Cumberland Railway and Coal Co.	18 juil. 1889	Fournir la houille.
10053	Phœnix Coal Co.	18 do 1889	do
10054	J. F. Teed.	16 août 1889	Réservoirs.
10079	Jas. Brown	1er oct. 1889	Gare à marchandises et voyageurs à Canaan.
10080	C. Canunell et Cie	25 sep. 1889	Rails à collerettes en acier.
10082	Acadia Coal Co. (limitée)	18 juill. 1889	Houille.
10084	Nova Scotia Steel & Forge Co.	27 sep. 1889	Eclisses à cornières.
10085	Bushnell et Cie	25 juill. 1889	Huile et pétrole.
10086	J. R. Hutchins	25 do 1889	Huile pour locomotives.
10099	Maritime Oil Refining Co.	25 do 1889	Pétrole.
10102	Jas. Brown	14 oct. 1889	Entrepôt à Moncton.
10103	F. B. Atkinson	19 do 1880	Remplage entre les voies, gare de Lévis.
10104	D. L. Johns	14 do 1889	Addition à la remise à wagons, Richmond, N.-E.
10107	Cie de messagerie Dominion	1er déc. 1889	Service de messageries, Saint-Jean et Halifax.
10108	Cie messagerie Canadienne	25 nov. 1889	do do et Pointe-Lévis, etc.
10110	Rhodes, Curry et Cie	11 oct. 1889	Réparer la toiture des remises à march., etc., Halifax.
*10113	Matheson et Grant	23 août 1889	Rails à collerettes en acier.
10114	Carmuell et Cie	30 oct. 1889	Garantie des rails (sous le n° 10113).
10115	Cie Manufact. de Forbes. / Matheson et Grant	31 do 1889	Poutres en tôle d'acier pour l'Y de Truro.
10118	G. O. Dunham	5 nov. 1889	Culées en maçonnerie du pont pour l'Y de Truro.
10119	Michaud et Plante	4 do 1889	Additions au hangar à marchandises, Lévis.
10134	Black Diamond Coal Co. (limitée)	18 juill. 1889	Houille.
10135	J. Harris et Cie	3 déc. 1889	150-6 tonnes de houille pour wagons.
10136	do	3 do 1889	100 wagons plateformes.
10137	T. Robley	28 nov. 1889	3 chalans se déchargeant par le milieu.
10138	J. Maguire	27 do 1889	Changer l'appareil de chauffage, gare de Lévis.
10156	Cie de c. de fer Union de l'O.	4 déc. 1889	Consentem. au chang. de la ligne d'Anapolis à Digby, etc.
10166	W. E. Logan	3 janv. 1890	600 barrières.
10179	B. W. Folger	17 do 1890	120 wagons plateformes.
10180	J. Harris et Cie	17 do 1890	30 wagons à marchandises-
10209	D. Gunn	28 do 1890	Clôtures.
10210	Gunn et Slack	30 do 1890	do
10211	J. O. Calhoun	28 do 1890	do
10212	Sumner et Cie	28 do 1890	do
10213	F. C. Jones	28 do 1890	do
10219	J. Graham	1er fév. 1890	do
10220	D. Hallisay	28 janv. 1890	do
10221	J. Geddis	28 do 1890	do
10225	E. Crossman	11 féx. 1890	do
10232	Rousseau et Mather	31 janv. 1890	Poutres de pont en tôle d'acier pour l'emb. de Windsor.
10238	F. F. Miller	30 juill. 1889	Pont en acier, Rivière du Loup.
10321	Rhodes, Curry et Cie	30 avril 1890	Ponc. en arche sur Frosty Hollow, à l'ouest de Sackville.
10323	Canadian Bridge & Iron Co.	30 do 1890	Pont en acier, Prolongement-Est.
10471	W. Starkey	11 août 1890	Réservoirs, à Newport, embranchement de Windsor.
10475	Dominion Bridge Co	14 juill. 1890	12 poutres de 40 pieds.
10499	Jas. Brown	23 août 1890	Agrandissement de la remise à marchandises, Moncton.
10506	Cie houillère Internationale	16 juin 1890	Houille.
10507	Cumberland Ry. & Coal Co.	15 do 1890	Fournir la houille.
10508	Phenix Coal Co. (limitée)	15 do 1890	do
10509	Glace Bay Mining Co.	16 do 1890	do
10510	Intercolonial Coal Mining Co. (à resp. limitée)	16 do 1890	do
10511	J. F. Teed	8 sept. 1890	Agrandir la remise à marchandises à Londonderry.

7. CANAL MURRAY.

10324	J. D. Silcox	28 mai 1890	Revêtement en pierre des bords du canal.

LISTE des contrats passés durant le cours de l'exercice finissant le 30 juin 1890—*Suite.*

8. CANAL RIDEAU.

N° de l'entreprise.	Nom de l'entrepreneur.	Date de la signature.	Description générale.
10120	Smith et Grant	10 déc. 1889	Abords du pont Stewarton.
10162	Waters et Perkins	28 jan. 1890	Remorqueur à hélice pour le canal.
10163	P. G. Waters	28 do 1890	2 chalans se déchargeant par le côté.
10228	Cie de pont de Montréal (lim.)	5 mars 1890	Pont en acier et fer, Stewarton.
10270	P. Burns	2 avril 1890	Excavation dans le roc, des écluses au bassin, Ottawa.

9. CANAL SAINTE-ANNE.

10489	Brewder et McNaughton	26 août 1890	Muraille de protection le long de l'ancienne jetée du chemin de fer le Grand-Tronc.

10. CANAL WELLAND.

10067	J. Murray	30 sept. 1889	Approf. certaines part. de la baie Plate, en amont de l'éc. 2
10276	Macdonald et Aylmer	11 avril 1890	do l'entrée du havre de Port-Dalhousie.
10486	Johnson et Lawson	27 août 1890	Gazonner les talus de la Deep Cut.

OTTAWA, novembre 1890.

H. A. FISSIAULT.

ANNEXE

ÉTAT

1° Chutes d'eau et autres propriétés publiques louées sur les

Date de la signature.	Durée du bail.	Locataires.	Propriété louée.	Etendue de la propriété louée.
			Canal Beauharnois.	
25 juill. 1889	Durant bon plaisir du gouvernement...	J. T. Anderson.....	Lot 846, Grande Ile, Valleyfield..	233′x 200′x 130′
			Canal Lachine.	
5 sept. 1889	Durant bon plaisir du gouvernement...	Royal Electric Co...	Pour maintenir leur tuyau de 10″ au bassin n° 1, Montreal.	.....
27 do 1889	1 an.....	Dobell, Beckett et Cie	Espace dans le hangar n° 1, St-Gabriel..	650′ x 40′.....
27 do 1889	do	do ..	do n° 2 do ..	500′ x 40′.....
16 déc. 1889	Durant bon plaisir du gouvernement...	J. C. Hodgson.....	Poser un tuyau de 10″ à partir du canal à Saint-Henri.	....
22 oct. 1889	5 ans.....	Cie d'élévateurs à houille de Montréal.	Partie du lot 324, quartier Sainte-Anne, Montréal.	1,105 acres ...
11 fév. 1890	21 ans seulem't	Cie d'entrepôts de Montréal.	Lot du cadastre 1479, quartier Sainte-Anne, Montréal.	199′x 134′ 9″ 199′x 135′ 11″
			Canal Welland.	
7 oct. 1889	Dur. bon plais. du gouvern..	F. T. Walton... ...	Partie des lots 9 et 10 dans la 10c con. de Grantham, à Merritton.	1·26 acre .....
12 do 1889	....	Cie de ch. fer Central de Ste-Catherine et Niagara.	Pont tournant sur l'ancien canal à Sainte-Catherine.	....
			Diverses propriétés.	
25 nov. 1889	Dur. bon plais. du gouvern..	Ville de Truro.....	Chemin traversant les terrains du chemin de fer Intercolonial.	50 pds de large.
6 sept. 1889	do ..	Gray, McManus, Trites et Cie.	Usage de 7 wagons-plateformes, chemin de fer Oxford et Niagara.	.....
12 nov. 1889	do ..	do ..	do 12 do do ..	.....
25 sept. 1889	do ..	do ..	do 10 do (et 1 loco.) do ..	....
1er nov. 1889	do ..	do ..	do 1 locomotive.....	.....
22 oct. 1889	5 ans.....	Cie d'élévateurs à houille de Montréal.	Partie du lot de cadastre 324, quartier Sainte-Anne, Montréal.	$1\frac{1}{10}$ acre .....
1890	Dur. bon plais. du gouvern..	Cie de chemin de fer de Témiscouata.	Terrains du chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup.	.....
24 juin 1890	do ..	Ministre de l'agriculture.	Lot, etc., au ch. de f. Intercol., Halifax.	11,211 pds... 1,509 pds...
16 do 1890	do ..	Cie houill. d'Acadie (limitée).	Usage du tuyau à l'eau du chemin de fer Intercolonial à Stellarton.	.....
			Canal de la vallée de la Trent.	
12 avril 1890	21 ans ; renouvelable	Succession de R. C. Smith.	Lot à l'est de la rue Colborne, village des Chutes Fénelon.	0·90 acre .....

No 20.

GÉNÉRAL.

canaux et chemins de fer, dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1890.

A quelle fin employée.	Force.	Période du bail.	Loyer annuel.	Conditions des paiements.			Observations.
				Montant de chaque versement	Payable.	Première échéance.	
			$ cts.	$ cts.			
Fonderie	.....	1er juill. '89	40 00	40 00	1er juillet.	Sur livraison du bail.	D'avance.
Déchargement ..	Dans un tuyau de 10″.	1er juill. '89	100 00	100 00	1er juillet.	Sur livraison du bail.	D'avance.
Emmag. du bois.	... .	1er mai '89	600 00	50 00	Mensuell.	do ..	do
do ..	.....	1er juin '89	600 00	50 00	do ..	do ..	do
Fabr. de tuyaux en fer forgé.	Dans un tuyau de 10″.	1er nov. '89	100 00	100 00	1er nov. ..	1er nov. '89	do
Pour y mettre de la houille.	.....	1er do '89	800 00	800 00	do	do '89	do
Entrepôt	.....	1er janv. '90	350 00 400 00 500 00 600 00 700 00	1re ann., 2e do 3e do 4e do 5e et les années suivantes.	1er janv. et 1er juill.	1er janv. '90	do
Moulin à moudre, etc.	25 f. dec..	1er janv. '90	145 00	72 50	1er janv. et 1er juill.	1er juill. '91	Loy. d'un an grat. pend. la const.
....	.....	1er oct. '89	1 00	1 00	1er oct....	1er oct. '89	Laisser libre 60′ pour le passage des navires.
Chemin.....	.....	1er nov. '89	1 00	1 00	1er nov...	1er nov. '89	D'avance.
Ballast, etc	.....	.....	0 50	Chaque par jour.	.....	.....	
do ..	.....	....	0 50	do	....	.....	
do ..	.....	Locomotive, wagons-plateformes	10 00 0 50	do	.....	.....	
do ..	....	.....	10 00	do	... .	... .	
Pour monter la houille.	.....	1er nov. '89	800 00	800 00	1er nov...	.....	
Bureaux, etc....	.....	.....	1 00	.. . .	.....	1er nov. '89	
Hangar aux immigrants.....	.....	30 juin '90	50 00	50 00	30 juin ...	30 juin '91	Prendra fin à 10 jours d'avis.
Service d'eau....	.....	16 do '90	1 00	1 00	do 16...	16 do 90	
Moulins	Tout le surplus d'eau	12 avril '90	1 00	1 00	1er janv ..	1er janv. '90	

2° Propriétés achetées ou endommagées, par le ministère des chemins de fer et canaux du Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Date de la signature.	Vendeurs.	Propriétés achetées ou endommagées. Lot.	District, etc.	Comté.	Etendue.	Montant payé.	Observations.
			Canal Beauharnois.		Acres.	$ cts.	
12 sept. 1889..	Isidore Larocque.....	Dommages à son hôtel....	Valleyfield	Beauharnois	.....	372 00	Par le déplacement d'un pont.
			Canal Cornwall.				
22 octobre 1889..	M. A. McDonell, *et al*.....	24 ½ O.	1re con. Cornwall.....	Stormont.....	36·80	1,200 00	
29 do 1889..	M. Ryan.....	3 ½ E.	do Osnabruck.....	do	0·31	750 00	
3 nov. 1889..	E. McNairn	25 ½ E.	do Cornwall.....	do	0·80	800 00	
11 do 1889..	S. W. Armstrong, *et al*....	27	do do	do	0·35	2,100 00	
18 do 1889..	E. Rolly.....	29 ½ O.	do do	do	0·70	550 00	
7 déc. 1889..	S. Cobain.....	29	do do	do	0·20	500 00	
21 nov. 1889..	G. L. Mattice.....	½ 35 E.	do do	do	0·11	25 00	
30 déc. 1890..	M. Smyth.....	A	do Osnabruck.....	do	0·17	25 00	
16 janv. 1890..	J. G. Snetsinger	37	do Cornwall.....	do	.....	96 00	
28 déc. 1889..	J. Baker.....	38	do do	do	0·25	83 00	
10 fév. 1890..	D. et J. Blackadder.	25 ½ O. 26 ½ E.	do do	do	0·24 0·37	113 00	
6 do 1890..	G. McDonald..	30 ½ E.	do do	do	0·33	150 00	
15 do 1890..	J. Vancamp.....	29 ½ O.	do do	do	0·08	550 00	
17 mars 1890..	A. Anderson.....	1	do Osnabruck.....	do	0·98	190 00	
25 do 1890..	J. et G. W. Anderson.....	34 ½ O.	do Cornwall.....	do	0·01	10 00	
4 avril 1890..	S. Thompson	32 ½ E.	do do	do	0·50	75 00	
8 do 1890..	H. Chappell	35 ½ E.	do do	do	0·05	20 00	
4 juin 1890 .	J. P. Watson.....	3	Rue Water, ville de Cornwall....	do	0·25	3,000 00	
5 nov. 1889..	O. Raymond...	2	1re con. Osnabruck	do	0·69	138 00	
			Canal Chambly.				
30 juillet 1889..	Ed. Marcoux	.....	Reçu *re* rem. comme gard. de pont	....	.....	150 00	
29 nov. 1889..	J. Ostigny.....	127	Bassin Chambly	Chambly	5,040 ft.	751 60	
17 déc. 1889..	Jos. Malo	126	do	do	5,760 ft.	450 00	

[1890]

Chemin de fer du Cap-Breton.

27 mai	1989..	B. Warren, *et al*	135	McKinnon's Harbour	Victoria	2·09	8 36
27 do	1889..	F. McNeil	134	do do	do	2·18	8 72
27 do	1889..	M. McKinnon, *et al*	156	do Intervale	do	1·26	63 00
25 do	1889..	C. Campbell, *et al*	170	Janesville	do	2·37	23 70
25 do	1889..	S. McDonald, *et al*	159	McKinnon's Intervale	do	2·43	36 45
25 do	1889..	H. Murphy	153*a*	do Harbour	do	6·00	48 00
27 do	1889..	M. McAulay, *et al*	133	do do	do	1·77	7 08
25 do	1889..	M. McDonald	161	Grand-Narrows	do	2·09	20 90
27 do	1889..	H. Murphy, *et al*	153	McKinnon's Harbour	do	1·43	11 44
25 do	1889..	M. McDougall, *et al*	160	do Intervale	do	1·31	5 60
29 août	1888..	C. E. Leonard, *et al*	169	Sydney	Cap-Breton	0·63	600 00
29 do	1888..	do	167	do	do	2·05	1,365 30
— déc.	1888..	J. McNeil	2	Grand-Narrows	do	3·86	27 02
— do	1888..	A. McNeil	3	do	do	4·47	22 35
25 mai	1889..	H. D. McNeil	6*a*	do	do	0·51	6 63
23 do	1889..	D. McNeil	8*a*	do	do	0·55	7 15
13 janv.	1887..	M. McNeil, *et al*	15	Christmas Island	do	2·10	15 00
19 déc.	1889..	J. McDougall, *et al*	22	do	do	1·50	125 00
17 janv.	1887..	J. et D. McNeil, *et al*	43	Grande-Grève	do	3·20	19 20
— déc.	1888..	M. McNeil, *et al*	51	Shunacadie	do	0·78	5 00
23 mai	1889..	E. McNell, *et al*	55	Grand-Etang	do	1·51	9 06
23 do	1889..	C. McNeil, *et al*	56	Grand-Narrows	do	1·62	8 10
23 do	1887..	A. McNeil, *et al*	71	Shunacadie	do	6·03	24 12
18 janv.	1887..	R. McLean, *et al*	60	Grand-Etang	do	2·52	13 15
23 déc.	1887..	R. McNeil, *et al*	76	Shunacadie	do	4·56	13 68
25 juillet	1889..	J. McNeil, *et al*	78	do	do	2·66	10 64
24 mai	1889..	A. McNeil	79	do	do	0·72	8 00
— déc.	1888..	H. McNeil, *et al*	84	do	do	5·71	38 54
3 sept.	1888..	R. Johnston, *et al*	98	Beaver Cove	do	3·44	20 64
— déc.	1888..	M. McSween	85	do	Cap-Breton	4·80	19 20
— do	1888..	A. McNeil	99	do	do	1·14	6 84
4 do	1889..	S. McNeil	100	do	do	0·09	1,009 19
23 mai	1889..	D. McLean, *et al*	111	Boisdale	do	2 65	15 00
1er août	1888..	S. McLean et R. McNeil	108	do	do	3·62	14 48
22 mai	1889..	A. McDonald, *et al*	112	do	do	2·00	8 00
23 déc.	1888..	D. U. McIntyre	118	do	do	1·08	7 70
23 do	1888..	A. Campbell	120	do	do	3·82	15 28
24 mai	1889..	M. Steele et S. McNeil	124, 125	do	do	5·32	12 96
31 janv.	1887..	A. et H. McNeil	126, 127	do	do	3·35	11 72
23 avril	1888..	J. McKinnon	140	do	do	2·35	14 10
22 juillet	1889..	Hon. T. D. Archibald	141	do	do	1·45	6 00
23 mai	1889..	D. McNeil	146*a*	do	do	0·40	10 00
25 avril	1889..	J. et M. McDonald	151½	Long-Island	do	4·31	70 00
— déc.	1888..	D. et L. McMillan	155, 156	Barrachois	do	3·50	10 50
19 août	1889..	J. McDonald	157	Long-Island	do	4·14	24 84
23 mai	1889..	J. R. McNeil, *et al*	168	do	do	2·23	15 61

Date de la signature.	Vendeurs.	Propriétés achetées ou endommagées.			Etendue de terre.	Montant payé.	Observations.
		Lot.	District, etc.	Comté.			
			Ch. de fer du Cap-Breton—Suite.		Acres.	$ cts.	
23 mai 1889..	R. R. McNeil	169	Long-Island	Cap-Breton	4·60	32 20	
23 do 1889..	M. O'Handly	171	do	do	3·12	9 36	
22 do 1889..	C. O'Handly	172	do	do	2·58	12 50	
4 fév. 1887..	S. Young	178	Rivière George	do	2·31	57 50	
6 sept. 1888..	A. O'Handly	175	Long-Island	do	1·61	16 25	
4 fév. 1887..	C. Young	179	Rivière George	do	2·41	60 25	
22 mai 1889..	M. McPhee, *et al*	181	do	do	10·01	100 00	
30 nov. 1889..	E. J. Johnstone	188½	do	do	0·29	324 14	
8 fév. 1888..	A. McKinnon, *et al*	191	do	do	7·40	88 80	
9 mars 1887..	T. Moffatt, *et al*	192	do	do	6·00	42 00	
23 mai 1889..	W. McRae, *et al*	193	do	do	3·19	38 28	
16 juillet 1889..	W. Moore	200		do	0·82	4 92	
18 mars 1887..	J. H. Christie	195	Rivière George	do	1·66	9 96	
16 fév. 1889..	W. Dunlop, *et al*	207, 208	Leetche's Creek	do	5·77 1·77 1·52	78 55	
23 juillet 1889..	A. Bell, *et al*	216	Ball's Creek	do	4·00	75 00	Abandon, 14 août 1889.
12 oct. 1888..	J. et A. Grantmyer	219	do	do	1·11	22 20	
22 juillet 1889 .	C. Leslie	222	North-West Arm	do	0·95	14 25	Abandon partiel du jugement, 27 juillet 1889.
23 do 1889..	R. Bell	231	Rivière Sydney	do	2·42	47 50	
24 do 1889..	J. H. Boutilier	232	do	do	1·35	30 00	
24 do 1889..	J. McKinnon	233	do	do	1 36	30 00	
23 do 1889..	W. K. Ball	238	do	do	1·33	50 00	
30 janv. 1889..	A. S. Kendall	244	do	do	2·37	775 00	
27 nov. 1888..	Capit. P. H. Worgan	245	Sydney	do	1·62	2,084 34	
21 mars 1889..	R. Martin, *et al*	246	do	do	2·59	735 00	
29 août 1888..	F. Neil, *et al*	250	do	do	1·98	841 50	
— nov. 1888..	J. Campbell	252	do	do	0·67	800 00	
29 août 1888..	J. McLeod	255*a*	do	do	0·27	292 00	Chantier de navires.
21 déc. 1889..	A. J. McDonald, *et al*	256	do	do	0·35	1,010 17	
7 fév. 1890..	E. T. Moseley	256*b*	do	do	0·12	292 33	
1er do 1890..	P. Brookman	257*a*	do	do	1·50	2,371 85	
27 janv. 1890..	M. J. Murray, *et al*	97*a*	Rivière Dennis	Inverness	0·80	6 40	Et obligation.
12 oct. 1889..	M. McCormick	39*b*	Lac McIntyre	do	8·33	36 00	

[1890]

13 juillet 1889...	M. Paint, *et al*	59*a*	Riv. des Habitants	do	·86 4·34	67 20	
15 mars 1889...	B. Cameron, *et al*	60*a*	do	do	1·26	7 56	
9 juillet 1888...	J. McMaster, *et al*	60*b*	do	do	1·26	10 26	
13 août 1889...	M. Blue	97	Rivière Dennis	do	1·15	19·20	
12 juillet 1890...	G. P. Andrews	235	Sydney	Cap-Breton	5·07	723 83	
11 fév. 1890...	J. Cameron, *et al*	236, 236*a*	do	do	3·49 5·29	900 00	
22 janv. 1889...	J. Mackay	247, 254	do	do	2·11 0·52	2,270 00	
8 juillet 1889...	C. A. Richardson	255 ou 225	do	do		1,200 00	Renonciation à toutes réclamations
8 oct. 1888...	T. P. Reede	264, 264*a*	do	do	0·55 0·45	400 00	
26 janv. 1888...	J. A. Campbell	272	Sydney	Cap-Breton	0·06	6 00	
16 do 1888...	M. A. Greig, *et al.*	273	do	do	1·33	150 00	
14 avril 1888...	M. A. McDonald	275	do	do	0·08	55 00	
14 janv. 1888 ..	P. Daly	278	do	do	0·06	15 00	
16 do 1888...	J. Lorway	281	do	do	0·13	20 00	
2 déc. 1887...	Rev. J. Murray	283	do	do	0·89	230 00	
2 do 1887..	J. Gillis	284	do	do	0·72	284 00	
25 janv. 1889...	E. R. Muggah	285 ou 200	do	do	1·28	25 60	
1er déc. 1887...	H. Muggah	286	do	do	0 42	8 40	
Janvier 1888...	M. A. Burchell, *et al*	287	do	do	0·62	12 40	
14 nov. 1888...	M. Muggah, *et al.*	289	do	do	0·63	12 60	
10 janv. 1888...	G. T. Burchell	290	do	do	0·79	15 80	
28 nov. 1887...	J. Lorway	259	do	do	1·00	550 00	
25 do 1887...	S. Burns	261	do	do	0·51	200 00	
25 do 1887...	H. LeCras	263	do	do	0·73	200 00	
14 do 1888 ..	C. Muggah	266	do	do	3·44	1,000 00	
26 do 1887...	M. Gibbons, *et al.*	267	do	do	0·21	75 00	
17 avril 1888...	G. T. Burchell	269	do	do	5·31	600 00	
23 août 1888...	E. Kendall, *et al*	271	do	do	0·50	300 00	
			Digue de Carillon—(Endommagée par étançon).				
19 juillet 1889...	T. et W. Owens.	217, 219	1re con. Chatham			50 00	
18 do 1889...	G. Bradford, jeune	211, 214	do do			60 00	
8 fév. 1890...	A. McDuff	½ O 3, pt. NE 4	do Hawkesbury-Est			25 00	
18 déc. 1889...	T. Ross	7	do Chatham			346 50	
14 janv. 1890 ..	T. Owens	429, 430	do do			80 00	
17 do 1890...	A. Graham	½ E 218	do do			87 50	
2 do 1890...	J. Derrick	418, 419, 420, 422 424.	do do			300 00	
17 do 1890...	W. Graham	½ O 218	do do			87 50	
17 déc. 1889...	J. B. Brazeau	220	do do			100 00	
7 mars 1890...	W. Canning, *et al*	423, 425	do do			160 00	
19 août 1890...	C. Hutchins	336 à 345	do do			300 00	

Date de la signature.	Vendeurs.	Propriétés achetées ou endommagées.			Etendue de terre.	Montant payé.	Observations.
		Lots.	District, etc.	Comté.			
			Embranchement d'Indiantown, chemin de fer Intercolonial.		Acres.	$ cts.	
6 oct. 1885...	A. Gray	20¾	Derby	Northumberland	0·04	18 00	
5 juillet 1884...	G. A. Vye	20	do	do	1·39	1 00	
16 juin 1884...	J. R. Leighton	21⅓	do	do	1·39	1 00	
30 nov. 1888...	G. A. Vye	21¾	do	do	1·21	272 25	
14 juin 1884..	G. Barron	22	do	do	0·32	1 00	
17 do 1884...	R. Cluston	23	do	do	0·81	1 00	
13 do 1884...	Mme R. Newman	24	do	do	0·53	10 00	
13 do 1884...	T. C. Newman	25	do	do	0·27	1 00	
14 do 1884...	D. J. Newman	26	do	do	0·48	1 00	
23 sept. 1884...	J. C. Miller	26½	do	do	0·48	1 00	
25 juin 1884...	J. Robinson	27	do	do	0·53	1 00	
17 do 1884...	M. Tulipp	27½	do	do	0·07	2 00	
13 do 1884...	A. Knight	28	do	do	0·79	1 00	
13 do 1884...	J. W. Knight	31	do	do	0·79	1 00	
5 janv. 1885...	do	31½	do	do	0·23	20 00	
6 sept. 1888...	do	31¾	do	do	0·25	200 00	
14 juin 1884...	W. Fitzgerald	32	do	do	0·07	1 00	
5 janv. 1885...	do	32½	do	do	0·69	50 00	
16 août 1884...	A. Barron	33	do	do	1·11	1 00	
14 juin 1884...	D. Barron	34	do	do	0·49	1 00	
14 do 1884...	E. Betts	35	do	do	1·24	1 00	
13 do 1884...	J. Betts	36	do	do	0·80	1 00	
17 juillet 1883...	D. et E. Barron	138	do	do	0·23	100 00	
10 août 1883...	A. Barron	148	do	do	0·72	100 00	
			*Prolongement du chemin de fer du Cap-Breton à Sydney-Nord.**				
30 mars 1889...	W. England	4	Riv. Georges	Cap-Breton	0·62	10 00	
2 do 1889...	W. Almon	7	do	do	0·71	20 00	
2 do 1889...	J. Almon	8	do	do	0·71	20 00	
21 fév. 1889...	A. Watson	15	do	do	2·47	200 00	
18 mars 1889..	J. Almon	17	do	do	0·66	100 00	
21 fév. 1889...	J. Moore, aîné	21	do	do	1·03	100 00	

* Le droit de passage pour ce prolongement a été fourni par la ville de Sydney-Nord à ses propres frais.

				Rivière Ottawa, dommages causés par les barrages au Rocher-Fendu et aux chutes du Grand-Calumet.				
5 février	1890..	J. Stevenson *et al*.....	24, 25	Front E. tp. B.	Westmeath.....	.....	100 00	Décharge.
24 mars	1890..	J. Farnell *et al*.....	26	do	do	....	100 00	do
23 avril	1890..	A. Frazer.....	Pt. o. 23, 24, 25, 26	1er r. tp.....	Waltham..... ...	.....	867 00	do
15 do	1890..	R. Bennie *et al*.....	15, 16, 17	Front E. B.....	Westmeath.....	....	743 40	do
27 janvier	1886..	A. Lamarche *et al*.....	18	do	do	....	20 00	do
11 sept.	1890..	D. Stark *et al*	.....	Obligat. d'indem. *re* chèque perdu	.. . .	.....	194 05	E. Marceau.
				Ch. de fer Oxford et New-Glasgow.				
11 sept.	1889..	D. Sellers.....	67	RivièreJohn.....	Pictou	0·20	0 80	
24 do	1889..	M. F. Fitzgerald.....	68	do	do	2·15	10 75	
7 do	1889..	A. Wilson.....	117	Hardwood Hill	do	2·38	40 00	
4 nov.	1889..	Heirs Little.	137	Chemin de la rivière West.....	do	0·99	44 55	
20 sept.	1889..	G. Watt.....	25½	Rivière John.....	do	0·16	4 00	
28 do	1889..	J. D. Matheson.....	110*a*, 112*a*, 112*b*	Roger's Hill	do	0·39	5 64	
2 nov.	1888..	R. Lowerison *et al*	13	Embranchement de Pugwash ...	Cumberland.....	0·48	500 00	
15 do	1888.	M. Black.....	16	do	do	0·18	275 00	
31 juillet	1888..	H. A. Patten.....	9*f*	Oxford	do	0 83	349 99	
6 nov.	1888..	O. B. Schurman.....	9*g*	do	do	1·75	300 00	
21 déc.	1888..	J. R. Embree.	19	do	do	2·63	10 52	
21 do	1888..	J. D. Embree.....	20	do	do	4·46	17 84	
21 do	1888..	J. Mattinson *et al*...	21	do	do	2·87	11 48	
21 do	1888..	D. Harkness.....	23	do	do	2·22	8 88	
21 do	1888..	J. W. Chisholm *et al*.....	24	do	do	2·58	13 76	
21 do	1888..	A. Sutherland	26*a*	do	do	0·88	3 52	
14 nov.	1888..	G. Thompson.....	50, 1	Wallace	do	2·60 4·31	29 00	
16 do	1888..	M. Harrison.....	64*a*	do	do	4·30	14 14	
14 do	1888 .	A. Smith.....	65*a*	do	do	2·27	20 00	
14 do	1888.	J. H. Forshner	66	do	do	2·87	18 00	
14 do	1888..	J., D. et J. Henderson	68, 69*a*	do	do	8·47 2·81	52 25	
19 do	1888..	J. et G. Scott *et al*	75	do	do	2·79	1 38	
14 sept.	1888..	J. B. Davison *et al*.....	76	do	do	1·57	4 00	
13 do	1888..	J. Annis.....	77	Chemin de Six-Milles..... .	do	1·40	17 00	
14 nov.	1888..	Héritiers J. Robertson *et al*	78	Wallace	do	4·21	99 95	
14 do	1888..	I. Mitchell	79	do	do	4·05	23 10	
14 do	1888..	D. Graham *et al*...	86	Etablissement Colter	do	2·08	14 00	
13 sept.	1888..	A. McLean.....	87	do	do	3·07	13 80	
14 nov.	1888..	J. et D. S. Mackintosh....	91	Wallace	do	12·63	1 80	
1er juin	1889..	H. Spinney.....	13	Tatamagouche	Colchester.....	0·44	1 00	
15 août	1889..	J. Clark....	33	do	do	2·28	30 00	
15 do	1889..	G. Clark..	35	do	do	0·81	20 00	

2° Propriétés achetées ou endommagées, etc.—*Suite.*

Date de la signature.	Par qui vendues à Sa Majesté.	Propriétés achetées ou endommagées. Lots.	District, etc.	Comté.	Etendue de terre.	Prix de vente.	Observations.
			Chemin de fer Oxford et New-Glasgow.—Suite.		Acres.	$ cts.	
15 août 1889	G. Douglas	36	Tatamagouche	Colchester	0·29	30 00	
15 do 1889	G. Clark	44	do	do	6·95	500 00	
1er mai 1889	D. W. Lockerby *et al.*	47	do	do	5·33	200 00	
10 juillet 1890	Cie ch. de fer, Ligne Courte Montréal et Europe *et al.*		A compte de toutes réclamations *re* contrat du 8 mars 1884.			80,000 00	
4 do 1890	G. Garvin	135	Chemin de la rivière West	Pictou	0·94	62 00	
4 do 1890	do	135*a*	do	do	0·27	18 00	
4 do 1890	W. Frehill	135*a*	do	do	0·45	25 00	
22 février 1890	M. et J. Logan	111*a*, 111*b*	Rogers' Hill	Pictou	0·25	4 77	
9 juillet 1890	D. McLean	108	do	do	9·20	101 20	
9 do 1890	S. Murray	105	Scotsburn	do	7·07	142 59	
9 do 1890	R. Matheson	104	do	do	0·87	19 18	
21 janv. 1890	J. McIntosh	103	do	do	7·67	350 00	
9 juillet 1890	D. Stewart	101	Rogers' Hill	do	4·19	92 36	
9 do 1890	W. Stewart	102	Scotsburn	do	1·15	22 05	
28 do 1890	A. Murray	100	Hardwood Hill	do	1·97	21 73	
7 do 1890	H. McLeod	99	do	do	6·07	66 97	
9 do 1890	D. Campbell	96	do	do	5·38	41 43	
9 do 1890	D. R. McDonald	79	Rivière John	do	1·25	4 82	
10 do 1890	E. Baillie	62	do	do	2·09	229 67	
24 avril 1889	C. G. Langhill	42	do	do	1·91	17 19	
20 juin 1889	A. Smith	65*b*	Wallace	Cumberland	1·33⅓	100 00	
8 oct. 1889	K. McKenzie	88	do	do	4·81	23 40	
30 do 1889	J. M. Thompson	16	Oxford	do	8·39	15 00	
12 sept. 1888	E. D. Whidden	67	Rivière Wallace	do	3·96	10 88	
31 déc. 1889	E. Weatherhead	5*a*, 5*b*, 5*c*	Oxford	do	1·20	12 00	
31 do 1889	H. Thompson	9½	do	do	0·17	2 00	
31 do 1889	R. Thompson	9½*a*	do	do	0·13	2 00	
21 do 1888	R. A. et D. D. Stewart	26	do	do	4·36	3 52	
31 do 1889	L. et A. McInnis	27, 27½	Roslin	do	1·53 0·32	6 08	
31 do 1889	A. Conn	32, 32½	Conn's Mills	do	5·47 0·14	4 00	
31 do 1889	do	35	do	do	11·14	21 04	
31 do 1889	C. M. Fillmore	35½	do	do	0·30	1 20	

31	do	1889..	L'hon. C. J. Townshend...	37, 37½	do	do	5·13 1·00	9 00	
31	do	1889..	D. McLeod	43½, 43½*a*, 43½*b*	Creek Doherty	do	4·83 0·92	25 00	
31	do	1889..	C. Treen	59, 59½, 59*a*	Wallace	do	6·07 0·58	4 64	
24	janv.	1890..	C. et R. S. et G. H. Woodland	63	do	do	0·91	25 00	
31	déc.	1889..	G. Thompson	50*a*, 50½, 50*b*	Creek Doherty	do	0·32 0·82	17 80	
31	do	1889..	A. Smith	65*c*	Wallace	do	0·47	5 00	
31	do	1889..	E. D. Whidden	67*a*, 67*b*, 67*c*	do	do	0·76	10 88	
31	do	1889..	J. D. Henderson	69½	do	do	0·18	4 50	
31	do	1889..	C. J. Scott	73½	do	do	0·16	1 00	
31	do	1889..	Héritiers W. Colter *et al.*	83*a*	do	do	0·42	7 50	
31	do	1889..	A. McLean	87*a*, 87½	do	do	0·69	17 50	
31	do	1889..	D. Kennedy	90½	do	do	1·97	22 00	
31	do	1889..	L. McInnis *et al.*	29*a*	Roslin	do	50 pds chaq. côté de la l.	50 00	
31	do	1889..	A. Doncaster	6*a*, 6*b*	Oxford	do	1·09	20 88	
31	do	1889..	M. S. Clay *et al.*	43, 43*a*	Creek Doherty	do	7·06 1·53	10 00	
25	janv.	1890..	J. et J. W. et D. Henderson	68	Wallace	do	... ...	25 00	Décharge.
31	déc.	1889..	J. et G. McInt sh	91*a*, 91*b*, 91*c*, 91*d*	do	do	2·86 0·34	28 00	
13	fév.	1890..	T. Jones *et al*	51, 51½, 51*a*	Creek Doherty	do	3·213 1·30	43 34	
31	déc.	1889..	J. W. Ives *et al.*	36	Conn's Mills	do	10·69	38 25	
31	do	1889..	H. Brown	40	do	do	0·03	4 12	
31	do	1889.	T. Giles	33, 33½	do	do	6·07 0·10	1 00	
31	do	1889..	R. Kerr	74½	Wallace	do	0·37	5 00	
1er	mars	1890..	J. Annis	65½	do	do	0·08	1 00	
31	déc.	1889..	B. Betts	82, 82*a*, 82*b*	do	do	0·52 0·27	4 00	
20	janv.	1890..	D. Graham	86½	do	do	0·24	150 00	
4	mars	1890..	J. W. Ives *et al.*	36*a*, 36*b*	Conn's Mills	do	0·98	4 90	
31	déc.	1889..	R. T. Kailor *et al*	30, 30½	do	do	17·26 0·65	1 00	
2	juin	1890..	R. S. Moore	41	do	do	5·59	5 20	
					Canal Rideau—(Dommages.)				
1er	nov.	1890..	R. J. Cuddy *et al*	10, 11, 12	6e C. Storrington	Frontenac	... ...	120 00	Décharge.

Date de la signature.	Vendeurs.	Où situées.	Etendue de terre.	Montant payé.	Observations.
		Chemin de fer Canadien du Pacifique (embranchement de Pembina).	Acres.	$ cts.	
5 nov. 1889..	Manitoba Land Co.	¼ S.-O., sec. 18, et ½ O. subd. lég. 11, 12 de la sec. 18, tp. 6, r. 4 E....	6·00	30 00	Certificat Torrens.
3 fév. 1890..	Scottish Ontario and Manitoba Land Co..... ...	¼ S.-E., et ½ S. ¼ N.-E. 24, tp. 8, r. 3 E....	.....	30 00	do
4 juillet 1889..	Exécut. test. de J. Hugill..	¼ N.-O., sec. 6, tp. 6, r. 4 E.....	4·00	20 00	
27 mars 1890..	R. et D. Gunn *et al*	Lot 56, Kildonan	1·03	20 00	
2 sept. 1890..	Rév. G. Cloutier.....	¼ S.-E. 25, ½ N., ¼ N.-E. 24, tp. 5, r. 3 E.....	6·00	30 00	do
		(Embranchement de Stonewall.)			
10 oct. 1889..	Archibald *et al*	Lot 2, Kildonan.....	2·25	56 25	Antérieur. H. et S. et A. Polson.
				Frais, 9 00	
12 do 1889..	M. J. Moylan.....	¼ S.-E., sec. 3, tp. 13, r. 2 E....	0·008	1 00	
		(A l'est de Selkirk).			
15 avril 1889..	R. Bunn....	½ S. ¼ S.-E. 24, tp. 13, r. 5 E..	1·61	3 22	
13 do 1889..	J. Kippling.	½ S. ¼ N.-E. 18, tp. 13, r. 6 E.	3·64	7 28	
13 do 1889..	S. Omand.....	¼ S.-E. et ½ S. ¼ N.-E. 17, tp. 13, r. 6 E.....	6·36	12 72	
13 do 1889..	M. Dennet.....	¼ S.-O., sec. 16, tp. 13, r. 6 E.....	6·37	12 74	
12 do 1889..	W. Pruden	¼ S.-E. do 16 do do	6·37	12 74	
12 do 1889..	G. Holgate	¼ S.-O. do 15 do do	7·75	15 50	
14 déc. 1889..	E. Templeton	¼ N.-O. do 12 do do	2·52	5 04	
11 avril 1889..	A. E. Flett	¼ S.-E. do 12 do do	6·20	12 40	
12 do 1889..	G. Morwick	¼ N.-E. do 5 et ½ O., ¼ N.-O. 5, tp. 13, r. 7 E.	9·46	18 92	
12 do 1889 .	Ann Thomas	¼ S.-E. do 4, tp. 13, r. 7 E	3·06	6 12	
11 do 1888..	J. Lambert	¼ S.-E. do 3 do do	6·32	12 64	
2 juillet 1889..	J. Flett	¼ N.-E. do 36, tp. 12 do	6·32	12 64	
4 do 1889..	J. J. Corrigal...	½ N., ¼ S.-O. 32 do r. 8 E.....	3·12	6 24	
2 do 1889..	J. Pruden	¼ S.-E. 32 et ½ S. de S.-O. 32, tp. 12, r. 8 E.....	9·19	18 38	

11 avril 1889..	E. Mowat	¼ S.-E. 33, tp. 12, r. 8 E	6·19	12 38	
19 déc. 1889..	W. Flett	½ N., ¼ N.-E., sec. 27, tp. 12, r. 8 E	12·36	24 72	
11 avril 1889..	W. Park	¼ N.-E., sec. 26 do do	6·38	12 76	
11 do 1889..	H. Sinclair	¼ S.-O. 25 et ½ S. N.-O. 25, tp. 12, r. 8 E	6·36	12 72	
3 juillet 1889..	J. Clare	¼ S.-E. 25, tp. 12, r. 8 E	6·36	12 72	
10 janv. 1890..	C. Loutil	¼ S.-O., sec. 12, tp. 13, r. 6 E	4·60	9 20	
16 do 1890..	J. Linklater	½ N., ¼ S.-O., sec. 3, tp. 13, r. 7 E	6·32	12 64	
22 do 1890..	W. B. Thibeaudeau	½ E., ¼ N.-E. do 10 do r. 6 E	6·10	6 20	
14 do 1890..	Ann Clouston	¼ N.-E. et ½ E. ¼ N.-O., sec. 4, tp. 13, r. 7 E	6·42	12 84	
3 mars 1890.	C. F. Stewart	¼ S.-O. et ½ O., ¼ S.-E. do 2 do do	6·67	13 34	
15 do 1890..	G. Rupert	¼ N.-O. 5 et ½ E. N.-E. 6, tp. 13, r. 7 E	6·75	13 50	
21 février 1890..	E. Chapman	¼ S.-O. et ½ S. ¼ S.-E. 7 do do	11·91	23 82	
31 mai 1890..	J. Pruden	¼ S.-E. et ½ S. ¼ S.-O. 32, tp. 12, r. 8 E	9·19	.....	Certificat Torrens.
31 do 1890..	S. Lambert	¼ S.-O. 33, tp. 12, r. 8 E	6·08	.....	do
31 do 1890..	J. Flett	¼ N.-E. 36 do r. 7 E	6·32	.....	do
31 do 1890..	W. Flett	½ N., ¼ N.-E. 27, tp. 12, r. 8 E	6·13	.....	do
31 do 1890..	H. Sinclair	¼ S.-O. et ½ S. ¼ N.-O. 25, tp. 12, r. 8 E	6·36	.....	do
31 do 1890 .	E. Mowat	¼ S.-E. 33, tp. 12, r. 8 E	6·19	.....	do
31 do 1890..	J. J. Corrigal	½ N., ¼ S.-O. 32, tp. 12, r. 8 E	3·12	.....	do
31 do 1890..	M. J. Barns	¼ S.-O. 34 et ½ N. ¼ N.-O. 27, tp. 12, r. 8 E	5·93	.....	do
31 do 1890..	E. A. McDonald	¼ N.-E. 35, tp. 12, r. 7 E	5·29	.....	do
21 mars 1890..	Annie Cox	¼ S.-O. et ½ S. ¼ N.-O. 17, tp. 13, r. 6 E	6·61	13 21	
9 do 1890..	J. Falster, jeune	¼ N.-O. et ½ O. ¼ N.-E. 10 do do	5·14	10 28	
		Canal de la Vallée de la Trent—(Dommages).			
16 juillet 1889..	W. Harrington	Lot ½ S. 14, dans la 8e con., Ennismore	.....	100 00	Barrage de Buckhorn.
24 do 1889.	J. Hickson *et al.*	do 15, dans la 7e con. do	.....	75 00	do
3 août 1889..	C. Howran *et al.*	do ½ N. 12, dans la 7e con. do	.....	50 00	do
20 juillet 1889..	M. Shanahan *et al.*	do ½ O. de la ½ N. 5 et 4, dans la 10e con., Ennismore	.....	60 00	do
18 do 1889..	T. Flood	do { 1, dans la 8e con. Ennismore; 2, do do; 2, dans la 9e con. do }	{ 62·00; 100·00 }	150 00	do
23 déc. 1889..	J. Flood	do { 1, dans la 7e con. do; ½ S. 1, dans la 8e con. do; Pt. S.-E. ½ O. 1, in 8e con. do }	{ 59·00; 3·00 }	50 00	do
25 février 1890..	R. Killen	do ½ N. 13, dans la 7e con., Ennismore	.....	40 00	do
26 do 1890..	C. O'Connor	do { ½ S. 8, dans la 9e con. do; 9, 10, dans la 10e con. do }	.....	125 00	do
26 do 1890..	I. O'Donoghue	Part. lot O. 10 et 11, dans la 4e con. Ennismore	.....	60 00	do
26 do 1890..	C. Riley	Lot nº 9, dans la 9e con., Ennismore	.....	90 00	do
27 do 1890..	P. Twoney	do ½ S. 12, dans la 7e con. do	.....	50 00	do
27 do 1890..	J. Scollard	do { Pt. 10 N., dans la 8e con. do; Pt. 11, dans la 8e con. do }	{ 95·00; 18·00 }	150 00	do
24 do 1890..	M. et A. Ayotte	do 40, dans la 12e con., Smith	26·00	30 00	Barr. de Young's Point.
25 do 1890..	J. Gifford	Lots 6, 7, dans la 2e con., Ennismore	.....	100 00	Barrage de Buckhorn.
4 juillet 1889..	J. Young	Lot ½ N. 8, dans la 9e con. do	100·00	50 00	do
12 avril 1890..	Succession R. C. Smith	Cession de terrain à Fenelon Falls	.....	26,000 00	
28 do 1890..	Conseil exécutif, Ontario	Appliqué pour rues fédérales par A. C., Fenelon Falls	.....	.....	

Date de la signature.	Par qui vendues à Sa Majesté.	Où situées.	Etendue de terre.	Prix de vente.	Observations.
			Acres.	$ cts.	
		Canal de la Tay.			
4 sept. 1889..	F. S. Walker *et al*.....	Lot 8, N. de la rue deWattsville, Perth..	0·24	700 00	
11 juillet 1890..	Chemin de fer Canadien du Pacifique	Lots 9, 10, ½ S. do do	0·70	250 00	
13 sept. 1890..	W. Beveridge.	Lot ½ N.-E. 18, 7e con., Elmsley-Nord	5·59	130 00	
16 do 1890..	J. Armstrong..	do ½ S.-O. 18, 8e con. do	1·282	44 87	
30 do 1890..	R. Frizell	do do do	0·431	15 08	
		Canaux de Williamsburg.			
19 mai 1890..	J. D. McLaughlin.....	Lot ½ O. du ½ O. 11, et ½ E. 12, 1e con., Edwardsburg....	1·55	250 00	
		Canal Welland—(Dommages par la digue de Dunnville).			
13 sept. 1889..	J. T. Johnson *et al*.....	Lot 1, réserve des Sauvages, Moulton, et pt. O. de A, rue Main, S. Dunnville....	0·25	80 00	
9 nov. 1889..	Corpor. du tp. Cayuga-Sud.	Chemins, ponts à Cayuga-Sud	.....	300 00	
— do 1889..	E. B. Gardiner *et al*.	Lots 32 dans la 2e con. et 31, 32, 33 dans la 1re con., Cayuga-Nord..	0·80	254 00	
23 déc. 1889..	R. F. Lattimore	Lot 1, rue Main, S. Dunnville.....	8 per.	325 00	
28 janvier 1890..	M. C. Dunbar	do ½ O. ou C. D., E. de la rue Est, Port-Colborne.....	⅙	255 00	Dommage par l'agrandissement.
4 février 1890..	G. A. Gibson *et al*.....	do 10, rue Oneida, ville de Cayuga.....	1·50	500 00	
28 do 1890..	Succession S. Beatty.....	do { Pt. N. 12, 1re con., tp. Dunn..... . / Pt. O. 13, do do	28·00 / 123·00	280 00	
15 mars 1890..	S. J. Emmett.....	do { 7, 8, dans la 9e con., Grantham..... .... / 6 et 7, dans la 8e con. do	22·7 per. / 3·3 per.	50 00	do

2 avril 1890....	S. C. Lymburner	Enlèvement du pont à ½ E. 5, rue Main, Port-Robinson.....	0·25	75 00	do
12 do 1890....	W. McPherson.	do do 6 et 5, ½ O., rue Main, Port-Robinson....	0·75	75 00	do
14 oct. 1884....	S. H. Lyons *et al*.....	Obligation, dommages par la goélette "Westside" au pont nº 21....	.....	1,200 00	
19 juin 1890....	J. E. Reise.....	Lot 10, O. de la rue Ouse, Cayuga	.....	33 00	Barrage Dunnville.
19 do 1890....	W. Mellanby *et al*.....	do 27, et chemin dans la 2e con., Humberstone.....	.....	100 00	Agrandissement.
18 do 1890....	Succession J. Aikins.....	do ½ O. 8, dans la 2e con., Dunn...	.....	34 50	Barrage Dunnville.
26 juill. 1890....	D. Bryant *et al*	do 13, 14, 7e con. Grantham (Sainte-Catherine)..	.....	400 00	Agrandissement.
29 do 1890....	G. A. Gibson...	do 5, terrain Huff, ou 20, dans la 3e con., Cayuga-Nord...	.....	15 00	Barrage Dunnville.
11 do 1890....	Succession G. A. Gibson...	do 12, O. de la rue Ouse, Cayuga.....	.....	50 00	do
16 août 1890....	R. F. Lattimore *et al*	do 13 do do	.....	50 00	do

3° CONVENTIONS au sujet de subventions accordées par le gouvernement fédéral pour de fer avec le ministre des chemins de fer et

Date de la signature.	Nom de la compagnie de chemin de fer.	Lignes de chemins de fer à construire.	Actes du Canada accordant une subvention.	Montant de la subvention.	
				Par mille.	En tout pas plus de
1889.				$	$
2 août...	Cie de ch. de fer de Pontiac et Renfrew	Des mines de fer de Bristol à la jonct. du ch de f. C. du P., dans Onslow.	52 Vic., c. 3.	3,200	19,200
3 do ...	Cie de ch. f. Hereford	De Cookshire à Dudswell.....	52 Vic., c. 3.	3,200	48,000
30 sept...	Cie de ch. de f. de la v. de Cornwallis (lim.)	Du terminus du 13e mille au havre de Kingsport....	52 Vic., c. 3.	3,200	3,200
30 oct....	Cie du tunnel de la frontière St-Clair.	De Sarnia, Ont., à Port-Huron, Etats-Unis....	52 Vic., c. 3.	3,200	375,000
5 août...	Cie de ch. de f. et de vapeurs de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan.	De Régina à Saskatoon, et à Prince-Albert, transport d'approvisionnements, etc.	48-49 Vic., c. 60, 50-51 Vic., c. 23, 52 Vic., c. 5.	80,000 par année p. 20 ans.	.....
1890.					
11 jan....	Cie de chemin de fer Grand-Nord.	De Saint-André à Lachute.....	49 Vic., c. 10	3,200	22,400
1889.					
4 sept...	Cie de ch. de fer de Napanee, Tamworth et Québec.	De Harrowsmith à Sydenham.....	52 Vic., c. 3.	3,200	32,000
24 oct....	Cie de ch. de fer des Milles Iles.	De Gananoque au chemin de fer du Grand-Tronc, ainsi qu'à Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie.	52 Vic., c. 3.	3,200	54,400
14 nov...	Cie de ch. de fer de Québec, Montmorency et Charlevoix.	De Hedleyville à Saint-Joachim.....	52 Vic., c. 3.	3,200	96,000
Pas signé.	Cie de ch. de fer et de vapeurs de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan.	Du lac Long à la 52e lat. sur la Saskatchewan, delà au coude de la Saskatchewan-Nord et ses branches jusqu'à Prince-Albert et à Battleford.	50-51 Vic., c. 23.	terr., 6,400 acres.	En tout 2,080,000 acres.
26 déc...	Cie de ch. de fer de Napanee, Tamworth et Québec.	De Yarker à Harrowsmith.	52 Vic., c. 3.	3,200	32,000
24 do ...	Cie de ch. de fer de Port-Arthur, Duluth et Ouest.	De Port-Arthur au lac Gun Flint, E-U.	51 Vic., c. 3.	3,200	271,200
1890.					
21 jan...	Cie de ch. de fer du comté de Drummond	Du terminus des 17½ milles (sur les 30 milles subventionnés par la 50-51 Vict., c. 24) au quai de Ball—Rivière Nicolet et fleuve Saint-Laurent.	52 Vic., c. 3.	3,200	14,400
1er fév...	Cie de ch. de fer de Shuswap, Okanagan	De Sicamous, sur le ch. de fer Canadien du Pacifique, au lac Okanagan.	52 Vic., c. 3.	3,200	163,200
Pas signé.	Cie de chemin de fer Grand-Est.	Pour terminer le ch. de fer Montréal et Sorel—Saint-Lambert à Sorel.	53 Vic., c. 2.	....	40,000
21 juin...	Cie de ch. de f. de Calgary et Edmonton.	Transport d'approvisionnements du gouvernement, etc., entre Calgary et Edmonton—20 ans.	53 Vic., c. 5.	.....	80,000 par année depuis son achèvement.
Pas signé.	do do ..	D'Edmonton à Calgary, et les frontières des Etats-Unis.	53 Vic., c. 4.	terr., 6,400 acres.	.....
21 juillet..	Cie de ch. de fer de Colonisation de Parry-Sound.	De Parry-Sound à la jonction du ch. de fer du Pacifique et du Nord..	52 Vic., c. 3.	3,200	128,000

aider à la construction de chemins de fer, passées par certaines compagnies de chemins canaux, pendant l'exercice clos le 30 juin 1890.

Nombre de milles subdivisés.	Maximum de rampe. Pieds par mille.	Rayon de courbe, au moins—	Largeur du déboisement de ch. côté.	Largeur des tranchées.	Remblais.	Rails d'acier, livres par verge linéaire.	Date de leur achèvement.	Observations.
Nombre	Pieds.	Pieds.	Pds	Pieds.	Pds	Lbs.		
4¼	106	716	50	20	15	56	1er oct. 1889	Ponts sur chevalets, 22 octobre 1889.
15	60	1,042	50	20	15	56	1er août 1893	
1	53 106	955	50	20	15	56	1er oct. 1890	
1	105·6	11,460	....	Tunnel, 20 pieds diam.	....	.....	1er août 1893	
.....	.....	.....	...	.....	....	.....	1er nov. 1890	A Saskatoon, octroi de terres par convention distincte—2 ans de plus à Prince-Albert.
7	60	1,146	50	20	15	56	1er août 1890	Remplacé par numéro 10501, 8 oct. 1890.
3	53	955	50	20	15	56	1er août 1893	
4 13	87 53	410 955	50	20	15	56	1er juillet 1890 1er août 1893	
20	53	1,431	50	20	15	56	1er oct. 1890	
325	65	955	50	20	14	56	1er nov. 1890 1er do 1891 1er do 1893	1ers 50 milles. Saskatchewan-Sud. En entier.
6¾	53	955	50	20	15	56	1er août 1891	
84¾	66	478 573 716	50	20	15	56	31 déc. 1891	
4½	46	2,865 521	50	20	15	56	1er sept. 1890	
51	57	636	50	20	15	56	4 mai 1893	
45	.....	.....	...	.....	....	.....	1890	Spécification spéciale, clôtures, etc.
.....	.....	.....	...	.....	....	...	1er nov. 1891 1er do 1893	100 milles. En entier.
150 190	65	955	50	20	14	56	1er nov. 1891 1er do 1893 1er do 1891 1er do 1892 1er do 1896	Nord, 100 milles. do 90 do Sud 50 do do 50 do do 50 do Clôture 20 milles.
40	66	955	50	20	15	56	1er do 1891	Ponts sur chevalets.

3° Conventions au sujet de subventions accordées par le gouvernement fédéral pour

Date de la signature.	Nom de la compagnie de chemin de fer.	Lignes de chemins de fer à construire.	Actes du parlement du Canada accordant la subvention.	Montant de la subvention.	
				Par mille.	En tout pas plus de
1885.				$	$
11 mai..	Cie de ch. de fer et de vapeurs de Winnipeg et Baie-d'Hdson.	Du ch. de fer Can. du Pacifique à l'emb. de la riv. Nelson, sur la baie d'Hudson, un embr. du lac Winnipeg au ch. de fer Manitoba et Nord-Ouest.	47 Vic., c. 25 et 70.	terre, 6,400 acres.	.....
1890.					
1er août..	Cie de ch. de fer de Sainte-Catherine et Niagara Central.	De Sainte-Catherine vers Hamilton.	52 Vic., c. 3.	3,200	64,000
8 oct...	Cie de ch. de fer et de nav. de la Colombie et la Kootenay.	Du lac Kootenay à la jonction des rivières Kootenay et Colombie.	53 Vic., c. 2.	3,200	112,000
30 août..	Cie de ch. de fer de la Vallée Stewiacke et Lansdowne. (Limitée).	Du ch. de fer Intercolonial à travers la vallée de Stewiacke vers Lansdowne	53 Vic., c. 2, au lieu de 49 Vic., c. 10.	3,200	80,000
30 do ..	do do ..	De Brookfield à Newport, sur l'embranchement de Windsor.	52 Vic., c. 3.	3,200	156,800
Non signé	C. de ch. de f. de Québ. et du lac Saint-Jean.	De Lorette *via* Charlesbourg à Québec, et pont.	53 Vic., c. 2.	3,200	68,400
8 oct...	Cie de ch. de fer du Grand Nord.	De Saint-André à Lachute.	52 Vic., c. 3.	3,200	22,400

Ottawa, 14 novembre 1890.

aider à la construction de chemins de fer, etc.—*Fin.*

Nombre de milles subventionnés.	Maximum de rampe. Pieds par mille.	Rayon de courbe, au moins—	Larg. du déboisement de chaq. côté.	Largeur des tranchées.	Remblais.	Rails d'acier, liv. par verge linéaire.	Date de leur achèvement.	Observations.
Nombre	Pieds.	Pieds.	Pds	Pieds.	Pds	Lbs.		
225	Type fixé par le chemin de fer du P.C.....						19 avril 1887..	50 milles.
250							Chaque année subséquente.	50 do
425								
20	24	2,865	50	20	15	56	1er août 1892	
35	90	15°	...	18	12	56	1er déc. 1891	Loué à la Cie du ch. de fer du P.C.
25	63½	933	50	20	15	56	1er sept. 1892	
49	63½	933	50	20	15	56	1er do 1893	80 pieds de rampe entre les 5e et 10e milles.
12	69	1,910	50	20	15	56	1er oct. 1891	99 pieds de rampe au remblais Louise
7	60	1,146	50	20	15	56	1er août 1891	Remplace le contrat du 11 juin 1890.

H. A. FISSIAULT.

ANNEXE No 21.

Liste alphabétique des chemins de fer subventionnés par le gouvernement du Canada.

En vertu de quelle autorité.		Compagnie ou travaux subventionnés.	Conditions de la subvention sous l'autorité de l'acte.					
A.D.	Désignation de l'acte.		Subvention par mille, argent, terres ou rails.	Estimation du nombre de milles.	Si par mille. Subvention totale n'excédant pas—	Si p. un terme d'années. Montant et durée des versements.	Subvention totale. Argent.	Subvention totale. Terres.
			$		$ cts.		$ cts.	Acres.
1889 1890	52 Vic., c. 4..... 53 Vic., c. 2.....	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta, de Lethbridge à la frontière internationale.....	6,400 acres	50	.....	.....	.....	320,000
1887	50-51 Vic., c. 23...	Cie de ch. de f. Alberta et Athabaska, r. de l'Arc s. le C.C.P. entre Calgary et Crowfoot, à un point près l'empl. de v. d'Edmonton	6,400 acres	300	.....	.....	.....	1,920,000
1886	49 Vic., c. 10....	Cie de ch. de fer Albert, de Salisbury à Hopewell { Prêt.....	.....	.....	.....	.....	15,000 00	.....
1888	51 Vic., c. 3.....	Cie de ch. de fer Albert, de Salisbury à Hopewell { Rails en fer...	776 tonn'x	.....	14,665 45	.....	14,665 45	.....
1884 1889	47 Vic., c. 8..... 52 Vic., c. 3.....	Cie de chemin de fer Albert-Sud, de Hopewell à Alma.....	3,200	16	51,200 00	.....	51,200 00	.....
1889	52 Vic., c. 3.	Cie de chemin de fer d'Amherstburg et Lake Shore.....	3,200	20	64,000 00	.....	64,000 00	.....
1884	47 Vic., c. 8.....	Cie de ch. de f. de la B.-des-Chal., Métapédiac vers Paspébiac.....	.....	70	300,000 00	.....	620,000 00	.....
1883	46 Vic., c. 25....	do de l'extn. de 20 m. à Paspébiac..	.....		320,000 00			
1886 1889	49 Vic., c. 17.... 52 Vic., c. 3... .	do Actes de modification. { Subvention votée p. la 1re sect. de 20 milles transférée à la 2e de 20 milles, et celle p. le 70e jusqu'au 100e mille à la subvention pour le 40e jusqu'au 70e mille.						
1887	50-51 Vic., c. 24...	Cie de ch. de fer de jonct. de Beauharn's, St-Martin vers St-Anicet	3,200	30	96,000 00	.....	96,000 00	.....
1885	48-49 Vic., c. 59.	Cie de ch. de f. de Belleville et Hastings-Nord, Madoc à Eldorado.	1,500	7	10,500 00	.....	22,400 00	.....
1886	49 Vic., c. 10....		1,700		11,900 00			
1890	53 Vic., c. 2.....	Belleville et lac Nipissingue, Belleville à Tweed et Bridgewater..	3,200	30	96,000 00	.....	96,000 00	.....
1890	53 Vic., c. 4.....	Cie de ch. de fer Brandon et Sud-Ouest, d'un point dans le township 1, raug 23 ou 24, ouest du 1er méridien principal, à Deloraine.	6,400 acres	17	.....	.....	.....	108,900
1887	50-51 Vic., c. 24...	Cie de chemin de fer de Brantford, Waterloo et la Erié, de Brantford à Haggersville ou Waterford, ou quelque point intermédiaire sur le chemin de fer du Sud du Canada.....	3,200	18	57,600 00	.....	57,600 00	.....
1885 1889 1890	48-49 Vic., c. 59. 52 Vic., c. 3..... 53 Vic., c. 2....	Cie de chemin de fer de Brockville, Westport et Sault Ste-Marie.. { Brockville à Westport.....	3,200	40	128,000 00	.....	192,000 00	.....
		{ A un point près de Newboro', vers les rapides Palmer.....	3,200	20	64,000 00			

1886	49 Vic., c. 10	Cie de ch. de f. de Bouctouche et Moncton, Moncton à Bouctouche	3,200	30	32	96,000 00	.....	102,400 00	.....
1887	50-51 Vic., c. 24.	do do de l'extrémité ouest de la section subventionnée à Moncton	3,200	2		6,400 00			
1890	53 Vic., c. 4.	Cie de ch. de fer de Calgary et d'Edmonton, d'un point à ou près Calgary à Edmonton—aussi à la frontière Internationale	6,400 ac.	190 150		.....	.....	.....	2,176,000
1885	48-49 Vic., c. 59.	Cie de chemin de fer Canada-Atlantique. — Valleyfield à Lacolle	1,600	34	59	96,000 00	.....	314,400 00	.....
1886	49 Vic., c. 10.	Termin., Ottawa, aux Chutes Chaudière	3,200	10					
		Ile Clark à Valleyfield	3,200	3					
1887	50-51 Vic., c. 24.	Lacolle à la frontière internationale	3,200	12		38,400 00			
		Pour un pont sur le Saint-Laurent à Côteau-Landing, sur le chemin de fer Canada Atlantique	.....			180,000 00			
1874	37 Vic., c. 14.	Chem. de fer Canada-Central. — Pembroke à Callandar	12,000	120		1,440,000 00	.....	1,525,250 00	.....
1883	46 Vic., c. 2.	Bonus rembourser à la ville de Pembroke	.....			82,250 00			
1881	44 Vic., c. 1.	Cie du chemin de fer du Pacifique Canadien, Callander à Port-Arthur, Selkirk et Kamloops	.....	2,005		.....	.....	25,000,000 00	25,000,000
1884	47 Vic., c. 8.	Prolongement du C.C.P. — Jonction Saint-Martin à Québec	6,000	160		960,000 00	.....	1,500,000 00	.....
1885	48-49 Vic., c. 58.	do do (sup.)	.....			340,000 00			
1884	47 Vic., c. 8.	Reliant la jonction Union Jacques-Cartier à la Rive-Nord	.....			200,000 00			
1890	53 Vic., c. 4.	Cie du ch. de fer C.C.P. — De Glenboro vers l'ouest jusqu'à un embranchement projeté allant de Brandon au sud-ouest	6,400 acres	60		.....	.....	.....	334,000
		De Brandon vers le sud-ouest jusqu'au township 3, rang 27, à l'ouest du 1er méridien principal, et de là à l'ouest	6,400 acres	100		.....	.....	.....	640,000
		Depuis l'embranchement ci-haut mentionné jusqu'à Deloraine..	6,400 acres	25		.....	.....	.....	160,000
1886	49 Vic., c. 10.	Cie de ch. de fer Cap-Rouge et St-Laurent, Lorette à Québec	3,200	12		38,400 00	.....	38,400 00	.....
1889	52 Vic., c. 3.								
1889	52 Vic., c. 3.	Pour une ligne, Cap-Tourmente vers la Malbaie	3,200	20		64,000 00	.....	64,000 00	.....
1883	46 Vic., c. 25.	Cie du chemin de fer de Caraquette, Bathurst à Caraquette	3,200	36	67	115,200 00	.....	224,000 00	.....
1884	47 Vic., c. 8.	do Caraquette au port de Shippegan	3,200	24		76,800 00			
1887	50-51 Vic., c. 24.	do Bas de Caraquette à Shippegan	.....	7		32,000 00			
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie C. F. Carillon et Grenville, St-Eustache au Sault-au-Récollet.	3,200	12		38,400 00	.....	38,400 00	.....
1884	47 Vic., c. 8.	Cie du ch. fer Central, N.-B. — Tête du Grand-Lac au ch. de fer Intercolonial, Sussex, N.-B	3,200	40	44½	128,000 00	.....	142,400 00	.....
1889	52 Vic., c. 3.								
1890	53 Vic., c. 2	Prolongement	3,200	4½		14,400 00			
1888	51 Vic., c. 3.	Lisses de fer	4,052 ton.	.....		83,612 54	.....	83,612 54	
1888	51 Vic., c. 3.	Embranchement du chemin de fer de Chatham, lisses de fer	958 ton.	.....		24,439 84	.....	24,439 84	.....
1882	45 Vic., c. 55.	Cie de ch. de fer de Transport maritime de Chignectou, et ch. de fer à navires, du golfe Saint-Laurent à la baie de Fundy	.....	16·85		.....	Versements semestriels de $85,301 pour 20 ans.	.....	.....
1886	49 Vic., c. 18.								
1890	53 Vic., c. 2.	Cie de ch. de fer de Cobourg, Northumberland et Pacifique, chemin de fer de Cobourg à Ontario et Québec	3,200	30		96,000 00	.....	96,000 00	.....
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de C. F. de la Vallée Cornwallis — Kentville à Kingsport	3,200	13	14	41,600 00	.....	44,800 00	.....
1889	52 Vic., c. 3.	De l'extrémité de la ligne subvent. à Kingsport	3,200	1		3,200 00			

En vertu de quelle autorité.		Compagnie ou travaux subventionnés.	Conditions de la subvention en vertu de l'acte.					
A.D.	Désignation de l'acte.		Subvention par mille. Argent, terrain ou rails.	Nombre de milles estimés.	Si par mille. Subvention totale n'excédant pas—	Si pour un nombre d'années. Montant et durée des versements.	Subvention totale. Argent.	Subvention totale. Terrain.
			$		$ cts.		$ cts.	acres.
1890	53 Vic., c. 2.	Cie de chemin de fer de la Colombie et la Kootenay, lac Kootenay à ou près la jonction des rivières Kootenay et Colombie	3,200	35	112,000 00	.....	112,000 00	.....
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de chemin de fer et houillère de Cumberland, près de Spring-Hill, à ou près du village d'Oxford	3,200	14	44,800 00	.....	44,800 00	.....
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de Chaux du Canada, d'un point sur le chemin de fer Québec-Central aux carrières de la Cie de Chaux de Dudswell	3,200	7	22,400 00	.....	22,400 00	.....
1887	50-51 Vic., c. 21.	Cie de chemin de fer du comté de Drummond... Drummondville vers Nicolet	3,200	30	96,000 00	.....	187,200 00	.....
1889	52 Vic., c. 3.	De l'extrémité de la ligne au débarcadère de Ball, fleuve St-Laurent	3,200	4½	14,400 00			
1890	53 Vic., c. 2.	Drummondville à Ste-Rosalie	3,200	24	76,800 00			
1883	46 Vic., c. 25.	Cie de ch. de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock. Petitcodiac à Havelock Corner	3,200	12	38,400 00	.....	38,400 00	.....
1888	51 Vic., c. 3.	Lisses de fer	2,201 ton'x	.....	44,252 82	.....	44,252 82	
1884	47 Vic., c. 8.	Cie de C.F. Erié et Huron.. Wallaceburg à Sarnia	3,200	30	96,000 00	.....	166,400 00	.....
1890	53 Vic., c. 2.	Pétrolia *via* Oil Springs à Dresden	3,200	22	70,400 00			
1884	47 Vic., c. 6.	Cie de chemin de fer d'Esquimalt et Nanaïmo, d'Esquimalt à Nanaïmo, Ile Vancouver	.....	71	.....	.....	750,000 00	Terrain sur l'Ile Vancouver (*voir* 47 V., c. 6).
1890	53 Vic., c. 2.	Pour une ligne, Frédéricton *via* Oromocto et Gagetown au chemin de fer du Nouveau-Brunswick	3,200	30	96,000 00	.....	96,000 00	.....
1887	50-51 Vic., c. 26.	Cie de pont de chemin de fer de Frédéricton, pour un pont sur la rivière St-Jean, à Frédéricton	.....	.....	30,000 00	Emprunt de 80 p. 100 remb. dans 15 ans.	30,000 00	.....
1889	52 Vic., c. 3.							
1889	52 Vic. c. 3	Cie du chemin de fer du Grand-Tronc, baie Georgienne et lac Erié, de Tara ou un point entre Tara et Hepworth, dans la ville d'Owen-Sound	3,200	15	48,000 00	.....	48,000 00	.....
1886	49 Vic., c. 10.	Yamaska à la rivière Saint-François	3,200	10	32,000 00			
1887	50-51 Vic., c. 24.	Saint-François à Saint-Grégoire	3,200	30	96,000 00			

1889 52 Vic., c. 3.....	Cie de ch. de f. Gr.-Orient.	Saint-Grégoire vers la jonction de la Chaudière, C.F.I..... ...	3,200	20		64,000 00	.....	229,500 00	.....
1890 53 Vic., c. 2.....		Au pont Nicolet et la riv. St.-Franç.	....	.....		37,500 00	15 p.c. ou fr.		
1884 47 Vic., c. 8.....	C. F. Grand-Nord.	Saint-Jérôme à New-Glasgow	3,200	10		32,000 00			
1886 49 Vic., c. 10....		New-Glasgow ou Saint-Lin à Montcalm....	3,200	18		57,600 00			
1886 49 Vic., c. 10....		Saint-André à Lachute	3,200	7	50	22,400 00	....	160,000 00	.....
1889 52 Vic., c. 3.....									
1890 53 Vic., c. 2.....		A ou près de Montcalm jusq. C. C. P., entre Joliette et Saint-Félix de Valois.....	. . ..	15		45,000 00			
1886 49 Vic., c. 11.. ...	Cie du ch. de fer Central du Grand N.-O., Brandon à Battleford.		6,400 acres	450		..... .	.....	.....	2,880,000
1887 50-51 Vic., c. 24...	Cie du chemin de fer de la jonction de Guelph, de Campbellville, sur le C.C.P., à Guelph.....		3,200	16		51,200 00	 51	,200 00	.....
1888 51 Vic., c. 3.....	Cie de coton d'Halifax, lisses de fer		233 ton'x	....		4,335 00	....	4,335 00	.....
1887 50-51 Vic., c. 24...	Cie de ch. de fer de l'embranchement d'Harvey, depuis le terminus sud du ch. de fer d'Albert jusqu'à Harvey-Bank		3,200	3		9,600 00	....	9,600 00	. .....
1886 49 Vic , c. 10....	Cie de C. F. Hereford	de Hereford au ch. de fer Intercolonial....	3,200	34	49	108,000 00		156,800 00	....
1889 52 Vic., c. 3.....		Cookshire au C. F. Québ.-Cent., à Dudswell.	3,200	15		48,000 00	... .		
1883 46 Vic., c. 25....	Cie de ch. de fer Intern., de Sherbrooke à la limite internat.....		3,200	49		156,800 00	... .	156,800 00	.....
1890 53 Vic., c. 2.....									
1884 47 Vic., c. 8.....	Cie de ch. de fer International (Atlantique et Nord-Ouest), de Montréal aux havres de Saint-André, Saint-Jean et Halifax....		..... .	351		.. ..	$170,000 p. 15 ans., $20,000 p. 20 ans., ou $250,000 par ann. p. 20 ans.....	.....	.. ..
1885 48-49 Vic., c. 58.									
1890 53 Vic., c. 2.....	Cie de ch de fer Inverness et Richmond, de Port-Hawkesbury à Broad-Cove....		1,000	50		50,000 00	.....	50,000 00	....
1884 47 Vic., c. 8	Cie de ch. de fer d'Irondale, Bancroft, Ottawa et Victoria, embranchement du ch. de fer Midland à Bancroft....		3,200	50		160,000 00	....	160,000 00	.....
1889 52 Vic., c. 3.....									
1887 50-51 Vic., c. 24..	Cie de ch. de fer U. Jacques-Cartier, pour prol. et comp. la ligne.		. . ..	.....		20,000 00	....	20,000 00	.....
1886 49 Vic., c. 10....	Cie de ch. de fer de Joggins	de la station McCann à Joggins....	3,200	12		38,400 00			
1887 50-51 Vic., c. 24.		de l'extrémité sud jusq. quais.....	3,200	1¼	18¼	4,000 00	....	58,400 00	... .
1889 52 Vic., c. 3.....		d'un point sur le c. f. J. à Young's M.	3,200	5		16,000 00			
1888 51 Vic., c. 3.....	Cie de ch. de fer du Nord de Kent, lisses de fer.....		2,549 ton'x	.....		58,334 27	....	58,334 27	.....
1884 47 Vic., c. 8... ...	Cie de C.F. de Kingston et Pembroke, de Mississipi à Renfrew..		3,200	15		48,000 00	... .	48,000 00	....
1889 52 Vic., c. 3.....	Cie de ch. de fer de Kingston, Smith's Falls et Ottawa.	de Kingston vers Smith's Falls...	3,200	20	56	64,000 00			
1890 53 Vic., c. 2.....		bout de 20 milles subventionné jusq. Smith's Falls.....	3,200	36		115,200 00	....	179,200 00	....
1886 49 Vic., c. 10.	Cie de ch. de fer de L'Assomption, de L'Assomp. à L'Epiphanie.		3,200	3½		11,200 00	.....	11,200 00	.....
1889 53 Vic., c. 2.	Pour une lig., de la grève de Lachine sur le C.G.-T. à Riv. des Prair.		3,200	15		48,000 00	. .....	48,000 00	....
1887 50-51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de f. du lac Erié, Essex et la riv. Détroit.	de Walkerville à la stat. du Creek	.....	27	77	118,400 00			
1890 53 Vic., c. 2.....		aux Cèdres. Par A. du Conseil.	3,200	50		160,000 00	....	278,400 00	.....
1885 48-49 Vic., c. 59.	Cie de ch. de fer de Colonisation du lac Témiscamingue.	du Long-Sault au lac Témiscamingue (amendé)	3,200	6		19,200 00			
1887 50-51 Vic., c. 24.		pour éviter les rapides de la riv. Ottawa à la Mi-charge, La Cave, Les Erables et La Montagne, et pour la construction de quais et débarcadères à ces rapides.....	.. . .	2	53½	12,400 00	.....	177,200 00	.....

En vertu de quelle autorité.		Compagnies ou travaux subventionnés.	Conditions de la subvention en vertu de l'acte.					
A.D.	Désignation de l'acte.		Subvention par mille. Argent, terrain ou rails.	Nombre estimé de milles.	Si par mille. Subvention totale n'excédant pas—	Si pour un terme d'années. Montant et durée des versements.	Subvention totale. Argent.	Subvention totale. Terrain.
			$		$ cts.		$ cts.	acres.
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de fer de Colonisation du lac Témiscamingue. — Du Long Sault au lac Kippewa. ...	3,200	10½	33,600 00			
1889	52 Vic., c. 3.....	Cie de ch. de fer de Colonisation du lac Témiscamingue. — De Mattawa au Long Sault ou du Long Sault vers Mattawa.... ...	3,200	15	48,000 00			
1890	53 Vic., c. 2.....	Cie de ch. de fer de Colonisation du lac Témiscamingue. — Extrém. de 15 milles subventionnée jusqu'au Long Sault	3,200	20	64,000 00			
1889	52 Vic., c. 4.....	Cie de ch. de fer et de conol. du lac Manitoba. — Du Portage-la-Prairie à la limite sud du lac Manitoba.....	6,400	17	.....	.....	.....	908 800
1890	52 Vic., c. 4	Cie de ch. de fer et de conol. du lac Manitoba. — Du Portage-la-Prairie au lac Winnipegosis, à ou près le Portage La Prairie.....	6,400	125				
1890	53 Vic., c. 4.	Cie du ch. de fer Lac Seul, d'un point à ou près la stat. de Shelley, C.C.P., jusq.'à un point à ou pr. le lac White-Mud, R. Winn.	6,400	18	.....	.....	.....	115,200
1885	48-49 Vic., c. 59.	Cie, ch. de fer St-Clair et Leamingt.. — De Comber au lac Erié.....	3.200	14	44,800 00	.....	51,200 00	.....
1887	50-51 Vic., c. 24	Cie, ch. de fer St-Clair et Leamingt.. — De l'extr. N. de la sect. subvent. à Comber..	3,200	2 } 16	6,400 00			
1890	53 Vic., c. 2.....	Cie de ch. de fer de Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, de Bobcaygeon au chemin de fer Midland	3,200	16	51,200 00	.....	51,200 00	.....
1885	48-49 Vic., c. 60.	Cie de ch. de fer du Manitoba et du Nord-Ouest..... — Du Portage-la-Prairie à 20 milles de Prince-Albert	6,400 acres	430	.....	.....	.....	2,918,400
1886	49 Vic., c. 11....	Cie de ch. de fer du Manitoba et du Nord-Ouest..... — Embranch. de Todburn à Shellmouth.....	6,400 do	26 } 456				
1885	48-49 Vic., c. 60...	Cie ch. de f. S.-O. du Manitoba, de Winn. au lac à l'Eau Blanche..	6,400 do	150	.....	.....	.....	960,000
1890	53 Vic., c. 4.	Cie de chemin de fer du Sud-Est du Manitoba, de Winnipeg à un point sur le côté ouest du lac des Bois	6,400	110	.....	.....	.....	704,000
1890	53 Vic., c. 2.....	Cie de ch. de fer Manitouline et rive nord, de Little-Current à l'embranch. d'Algoma, C.C.P.	3,200	30	96,000 00	.....	96,000 00	.....
1888	51 Vic., c. 3... ..	Cie de ch. de fer de Massawippi, d'un point du ch. de fer Atlantique et Nord-Ouest, près Magog, jusqu'à la station d'Ayer's-Flat, sur le ch. de fer Massawippi.....	3,200	10	32,000 00	.....	32,000 00	.....
1889	52 Vic., c. 3.....	Cie ch. f. de Jonction de Massawippi, d'Ayer's-Flat à Coaticook	3,200	15	48,000 00	.....	48,000 00	.....

[1890]

1889	52 Vic., c. 3.....	Cie de ch. de fer de Maskinongé et Nippissingue — De près Maskinongé ou Louiseville vers la paroisse St-Michel des Saints, P.Q.	3,200	15	30	48,000 00	.....	96,000 00	.....
1890	53 Vic., c. 2.....	Cie de ch. de fer de Maskinongé et Nippissingue — Prolongement	3,200	15		48,000 00			
1887	50-51 Vic., c. 23...	Cie de ch. f. et Cie houillère de Méd.-Hat, Méd.-Hat aux houill.	6,400 acres	8		.....	.....	.....	51,200
1887	50-51 Vic., c. 24...	Cie d'embranchement du ch. de fer de Minudie, de près le pont du ch. de fer de la riv. Hébert à Minudie	3,200	5½		17,600 00	.....	17,600 00	.....
1885	48-49 Vic., c. 59.	Cie de ch. de fer de Montréal et Sorel. — Saint-Lambert à Sorel	1,600	45		72,000 00	.....	112,000 00	.....
1890	53 Vic., c. 2.....	Cie de ch. de fer de Montréal et Sorel. — Pour achever la ligne	.....	.....		40,000 00			
1885	48-49 Vic., c. 59.	Cie de ch. de fer de jonction de Montréal et Champlain. — Brousseau à Dundee	500	60	63	30,000 00	.....	103,600 00	.....
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de fer de jonction de Montréal et Champlain. — Riv. au Saumon, de Fort-Covington à Massena Springs.	.....	.....		64,000 00			
1888	51 Vic., c. 3. ..	Cie de ch. de fer de jonction de Montréal et Champlain. — De l'extrém. de la ligne subventionnée	3,200	3		9,600 00			
1890	53 Vic., c. 2.....	Cie ch. de f. de Montréal et de l'Ouest de St Jérôme v. le Désert.	5,161	70		361,270 00	.....	361,270 00	.....
1886	49 Vic., c. 10 . .	Cie de ch. de fer de Montréal et lac Maskinongé. — Saint-Félix au lac Maskinongé	3,200	3½	13½	32,000 00	.....	42,200 00	.....
1890	53 Vic., c. 2.....	Cie de ch. de fer de Montréal et lac Maskinongé. — Pour prolongement.	.....	10		10,200 00			
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de fer de Montréal et Ottawa — Vaudreuil à Hawkesbury	3,200	30	60	96,000 00	.....	192,000 00	.....
1890	53 Vic., c. 24....	Cie de ch. de fer de Montréal et Ottawa — De l'extrém. subventionnée vers Ottawa.	3,200	30		96,000 00			
1887	50-51 Vic., c. 24...	Pour une ligne de Mount-Forest à Walkerton	3,200	24		76,800 00	.....	76,800 00	.....
1883	43 Vic., c. 25....	Cie de ch. de fer de Napanee, Tamworth et Québec. — Napanee à Tamworth	3,200	28	60	89,600 00	.....	204,400 00	.....
1886	49 Vic., c. 10....	Cie de ch. de fer de Napanee, Tamworth et Québec. — Tamworth à Tweed	.....	18		70,000 00			
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de fer de Napanee, Tamworth et Québec. — De l'ext. N. de la sect. subv. jusq. Tweed	3,200	4		12,800 00			
1889	52 Vic., c. 3.....	Cie de ch. de fer de Napanee, Tamworth et Québec. — Yarker à Harrowsmith et Harrowsmith à Sydenham-Ouest	3,200	3 / 7		32,000 00			
1885	48-49 Vic., c. 59...	Cie de ch. de fer du Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard, de Sackville au Cap Tormentine	3,200	37		118,400 00	.....	118,400 00	.....
1884	47 Vic., c. 8.....	Cie du ch. de fer du Nord et Ouest. — Frédéricton à la riv. Miramichi	3,200	40	100	128,000 00	.....	320,000 00	.....
1885	48-49 Vic., c. 59.	Cie du ch. de fer du Nord et Ouest. — Extrém. de la ligne ant. subv. jusq. Boiestown	3,200	6		19,200 00			
1886	49 Vic., c. 10....	Cie du ch. de fer du Nord et Ouest. — Additionn. entre Frédéricton et Indiantown, et prolong. en eau profonde à Chatham	3,200	10		32,000 00			
1885	48-49 Vic., c. 59.	Cie du ch. de fer du Nord et Ouest. — D'Indiantown à la jonction du ch. de fer Nord et Ouest, à ou près Boiestown	3,200	44		140,800 00			
1882	45 Vic., c. 14....	Cie du chemin de fer du Nord et jonction du chemin de fer du Pacifique. — Gravenhurst à Callander	6,000		110	660,000 00	.....	1,320,000 00	.....
1883	46 Vic., c. 25....	Cie du chemin de fer du Nord et jonction du chemin de fer du Pacifique. — do (additionnelle)	6,000						
1889	52 Vic., c. 3	Cie du chemin de fer du Nord et jonction du chemin de fer du Pacifique. — Nouveau crédit	.....			660,000 00			
1890	53 Vic., c. 2.....	Cie du chemin de fer du Nord et jonction du chemin de fer du Pacifique. — do	.....						
1889	52 Vic., c. 4.....	Cie de ch. de fer du Nord-Ouest du Canada, de Calgary à près d'Edmonton	10,000	210		.....	.....	.....	2,100,000
1885	48-49 Vic., c. 60.	Cie de Navigation et de Houille du Nord-Ouest. — Station Dunmore, C.C.P., à Lethbridge	3,800 ac.	109	209	.....	.....	.....	1,081,600
1887	50-51 Vic., c. 22.	Cie de Navigation et de Houille du Nord-Ouest. — do (additionnelle)	40 do						
1889	53 Vic., c. 4.....	Cie de Navigation et de Houille du Nord-Ouest. — Lethbridge à la P. du Nid de Corbeau.	3,840 ac.	100					
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de fer Central de la Nouvelle-Ecosse. — Lunenburg à un point dans le district de New-Germany, et embr. au quai du ch. de fer de Bridgewater	3,200	34	80	108,800 00	.....	256,000 00	.....
1888	51 Vic., c. 3.....	Cie de ch. de fer Central de la Nouvelle-Ecosse. — Bridgewater	3,200	46		147,200 00			
1889	52 Vic., c. 3.	Cie du ch. de fer Ontario et Pacifique, de Cornwall à Ottawa	3,200	53		172,400 00	.....	172,400 00	.....
1890	53 Vic., c. 2.	Cie de ch. de fer Orford-Mountain, Eastman et Kingsbury	3,200	31		99,200 00	.....	99,200 00	.....
1887	50-51 Vic., c. 24...	Cie de ch. de fer et de navig. d'Oshawa, Pt Oshawa vers Raglan.	3,200	7		22,400 00	.....	22,400 00	.....

Liste des chemins de fer subventionnés par le gouvernement du Canada—*Suite.*

En vertu de quelle autorité. A.D.	Désignation de l'acte.	Compagnies ou travaux subventionnés.	Conditions de la subvention en vertu de l'acte. Subvention par mille. Argent, terrain ou rails.	Nombre estimé de milles	Si par mille. Subvention totale n'excédant pas—	Si pour un terme d'années Montant et durée des versements.	Subvention totale. Argent.	Subvention totale. Terres.
			$		$ cts.		$ cts.	acres.
1885 1889	48-49 Vic., c. 59. 52 Vic., c. 3.....	Cie de ch. de fer d'Ottawa et de la Vallée de la Gatineau, station de Hull vers Le Désert.....	.....	62	320,000 00	.....	320,000 00	.....
1888 1890	51 Vic., c. 3..... 53 Vic., c. 2.....	Cie de ch. de fer Ottawa et Parry-Sound. { d'un point sur le C.C.P. à Eganville..	3,200	22 } 52	70,400 00	.....	166,400 00	.....
		{ Eganville à Morrisburgh.....	3,200	30	96,000 00			
1890	53 Vic., c. 2	Pour une ligne d'Ottawa à Morrisburgh.....	3,200	52	166,400 00	.....	166,400 00	.....
1886 1889	49 Vic., c. 10.... 52 Vic., c. 3.....	Cie ch. de fer de colonisation Parry-Sound, Parry-S'nd à Sundridge	3,200	40	128,000 00	.....	128,000 00	.....
1884 1888 1890	47 Vic., c. 8. ... 51 Vic., c. 3..... 53 Vic., c. 2.....	Cie de ch. de fer de Pontiac et jonction du Pacifique. { Hull à Pembroke	3,200	85 } 95½	272,000 00	.....	337,100 00	.....
		{ De 3 milles à l'est de Pembroke à Pembroke	3,200	3	9,600 00			
		{ Hull à Aylmer.....	3,200	7½	24,000 00			
		{ Pont sur la riv. Ottawa à Culbute, etc....	.....	.....	31,500 00			
1889	52 Vic., c. 3.	Cie de ch. de fer de Pontiac et Renfrew, vis-à-vis Braeside ou Bristol, au ch. f. de Pontiac et jonct. du Pac. pr. riv. Quion.	3,200	6	19,200 00	.....	19,200 00	.....
1888 1890	51 Vic., c. 3..... 53 Vic., c. 2.....	Cie ch. de f. Port-Arthur, Duluth et Ouest. { Pt-Arthur au lac de la Pierre-à-Fusil..	3,200	84¾ } 89¾	271,200 00	.....	287,200 00	.....
		{ Embranch. jusqu'aux chutes Kabeka.	.....	5	16,000 00			
1884	47 Vic., c. 8.....	Gouvernement provincial de Québec, Montréal à Québec.....	6,000	159 } 279	954,000 00	.....	2,394,000 00	.....
		do do do Ottawa.....	12,000	120	1,444,000 00			
1885	48-49 Vic., c. 60...	Cie de ch. de fer de et de bateaux à vap. de Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan, de Régina au Lac-Long..	6,400 acres	22½ } 347½	.....	.....	.....	2,229,333
1887	50-51 Vic., c. 23...	do do du Lac Long près du coude de la Saskatchewan-Nord., avec embranch. à Prince-Albert et Battleford.....	6,400 do	325				
1884 1890	47 Vic., c. 8..... 53 Vic., c. 2. ..	Cie du ch. de fer Québec-Central. { Jonction de la Beauce à la frontière internationale (amendé).....	3,200	15 } 105	60,342 00	.....	348,342 00	.....
		{ Station St-François jusque près la riv. de l'Orignal, sur l' Atlantique et N.-O...	.....	90	288,000 00	$21,191.54 par année pendant 20 ans, ou la garantie de pareille somme comme intérêt des bons de la Cie représentant une subvention en argent de $288,000.		

1882	45 Vic., c. 14....	Cie de chemin de fer Québec et Lac St-Jean..	Saint-Raymond au Lac Saint-Jean.....	3,200	120	214	384,000 00	.....	1,003,495 00	.....
1883	46 Vic., c. 25....		(additionnelle).....	3,200	(25)		80,000 00			
1885	48-49 Vic., 59...		Jonc. du ch. de f. de la Rive-Nord à St-Raymond	3,200	32		96,000 00			
1886	49 Vic., c. 10....		50 milles au nord de Saint-Raymond au Lac Saint-Jean (additionnelle)..	.....	(95)		186,295 00			
1887	50-51 Vic., c. 24.		Québec au Lac Saint-Jean—étant la partie non affectée par les subv. antérieures (additionn.)	3,200	(9)		28,800 00			
1888	51 Vic., c. 3.....		Saint-Jean vers Chicoutimi.....	3,200	30		96,000 00			
1889	52 Vic., c. 3.....		Du bout de la section subventionnée depuis Saint-Jean vers Chicoutimi.....	3,200	20		64,000 00			
1890	53 Vic., c. 2.....		Pour le pont Saint-Charles et de Lorette à Charlesbourg	3,200	12		30,000 00 38,400 00			
1889	52 Vic., c. 3.....	Cie de ch. de fer Québec, Montmorency et Charlevoix, rive est de la rivière Saint-Charles à ou près le Cap Tourmente.....		3,200	30		96,000 00	....	96,000 00	.....
1889	53 Vic., c. 4.....	Vallée du Daim-Rouge et Cie houil., de la st. de Cheadle, C.C.P., à un point sur le town. 9, rang 23, ouest du 4e méridien		6,400	55		.....	....	....	352,000
1887	50-51 Vic., c. 24...	Cie du ch. de fer de jonction de Richmond Hill, jonction de Richmond Hill, sur le ch. de f. du Nord, au vill. de Richmond Hill.		3,200	5		16,000 00	....	16,000 00	....
1890	53 Vic., c. 2.	Pour une ligne de Shelburne et Liverpool vers Annapolis.....		3,200	75		240,000 00	.....	240,000 00	.....
1889	52 Vic., c. 3. ..	Cie de ch. de fer Shuswap et Okanagan, depuis Sicamous à un point sur le lac Okanagon.....		3,200	51		163,200 00	....	163,200 00	.....
1887	50-51 Vic., c. 24...	Cie de chemin de fer de Norfolk-Sud, Port-Rowan à Simcoe.....		3,200	17		54,400 00	.....	54,400 00	.....
1889	52 Vic., c. 3.....	Cie de c. de f. du Pacifique d'Ontario-Sud, Woodstock à Hamilton.		3,200	49		158,400 00	..... .	158,400 00	.....
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de chemin de fer de Sainte-Catherine et Niagara Central.	Sainte-Catherine au pont sur la rivière Niagara	3,200	12	46	38,400 00	... .	147,200 00	.....
1889	52 Vic., c. 3.....		Finissant à Ste-Catherine vers Hamilton.	3,200	20		64,000 00			
1890	53 Vic., c. 2.....		do 20 milles d'Hamilton.....	3,200	14		44,800 00			
1889	52 Vic., c. 3... ...	Pour une ligne de Saint-Césaire à Saint-Paul d'Abbotsford.....		3,200	5		16,000 00	.....	16,000 00	....
1889	52 Vic., c. 3..... .	Cie de tunnel de la frontière Sainte-Claire, pour un tunnel sous la rivière Sainte-Claire à ou près de Sarnia..		.....	2		375,000 00	.....	375,000 00	..... .
1887	50-51 Vic., c. 24...	Cie de ch. de fer du Saint-Laurent et des Basses Laurentides au Saguenay, ch. des Grandes-Piles à la jonction du lac St-Jean..		.....	40		217,600 00	....	217,600 00	.....
1880	53 Vic., c. 2.....	Cie ch. de fer St-Laurent et Adirondack, Valleyfield à Huntingdon		3,200	18		57,600 00	.....	57,600 00	... .
1884	47 Vic., c. 8.....	Cie de chemin de fer Saint-Louis, Richibouctou et Bouctouche, Richibouctou à Saint-Louis.....		3,200	7		22,400 00	....	22,400 00	.....
1883	46 Vic., c. 26.....	Cie de pont et prolongement de chemin de fer de Saint-Jean, pour construire un pont de chemin de fer et raccordements.....		....	.....		....	$500,000, prêt.	.....	... .
1890	53 Vic., c. 2.....	Pour une ligne de Frédéricton au village de Prince-William		3,200	22		70,400 00	.....	70,400 00	....
1890	53 Vic., c. 2.....	Cie du chemin de fer de la Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup, village de Prince-William à la ville de Woodstock.....		3,200	22		70,400 00	....	70,400 00	
1890	53 Vic., c. 2.....	Cie de ch. de fer St-Stephen et Milltown, St-Stephen à Milltown.		3,200	3½		11,200 00	.....	11,200 00	.. . .
1888	51 Vic., c. 3.	Cie d'Acier du Canada, N.E., rails en fer.....		597 tons.	.....		11,964 66	. .. .	11,964 66	.....
1890	53 Vic., c. 2.	Pour une ligne, d'un point sur le chemin de fer Intercolonial par la vallée de la Stewiacke, vers les mines de fer, etc.....		3,200	25		80,000 00	.....	80,000 00	. . ..
1890	53 Vic., c. 2.....	Pour une ligne de Summerside à la Baie de Richmond, I.P.-E...		3,200	3		9,600 00	.....	9,600 00	....
1882	45 Vic., c. 14....	Cie de chemin de fer Témiscouata.	Rivière-du-Loup à Edmundston.	$3,200 pour 75 ms.	.....	119	240,000 00	....	649,200 00	. ...
1885	48-49 Vic., c. 58.			$3,800 pour 75 m. $6,000 pour 8 m.	83		258,000 00			
1888	51 Vic., c. 3.....		Embranchement d'Edmundston à la rivière Saint-François....	.....	20		100,000 00			
1890	53 Vic., c. 2.....		En prolongement des 20 milles subvent...	3,200	16		51,200 00			

En vertu de quelle autorité.		Compagnies ou travaux subventionnés.	Conditions de la subvention en vertu de l'acte.					
A.D.	Désignation de l'acte.		Subvention par mille. Argent, terrain ou rails.	Nombre estimé de milles.	Si par mille. Subvention totale n'excédant pas—	Si pour un terme d'années. Montant et durée des versements.	Subvention totale. Argent.	Subvention totale. Terrain.
			$		$ cts.		$ cts.	Acres.
1889	52 Vic., c. 3.....	Cie du ch. de fer des Mille-Isles. Gananoque à la jonc. Gananoque, c. de f. G.T. Jonc. de Gananoque, chemin de fer du G.T., pour raccord. avec le chemin de fer Brockville, Westmeath et Saut Sainte-Marie...	3,200	4, 13 } 17	54,400 00	.....	54,400 00	.....
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de f. de la Vallée de Tobique. Perth-Centre à Plaister Rock.....	.....	14 } 25	89,600 00	.....	124,800 00	.....
1890	53 Vic., c. 3.....	Prolongement de 14 milles.....	.....	11	35,200 00			
1886	49 Vic., c. 10.....	Cie de ch. de fer Toronto, Grey et Bruce, Glenannan à Wingham.	3,200	5	16,000 00	.....	16,000 00	.....
1886	49 Vic., c. 10....	Pour une ligne de Truro à Newport.....	3,200	49	156,800 00	.....	156,800 00	.....
1889	52 Vic., c. 3.....							
1890	53 Vic., c. 2.....	Chemin de fer de jonction de Waterloo, Waterloo à Elmira.....	3,200	11	35,200 00	.....	35,200 00	.....
1887	50-51 Vic., c. 25.	Chemin de fer des comtés de l'Ouest, Digby à Annapolis.....	.....	20	.....	.....	500,000 00	.....
1889	52 Vic., c. 8.....							
1890	53 Vic., c. 2.....	Pour une ligne de Woodstock *via* London à Chatham, Ont.	3,200	80	256,000 00	.....	256,000 00	.....
1884	47 Vic., c. 25.....	Cie de chemin de fer de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson, Winnipeg à la Baie-d'Hudson.....	6,400 acres dans le Manitoba. 12,800 ac. T. N.-O.	Pas de distance nommée.	.....	.....	.....	.....
1886	49 Vic., c. 11.....	Compagnie de chemin de fer de la Montagne-de-Bois et Qu'Appelle, de la Montagne-de-bois *via* Qu'Appelle et Fort-Qu'Appelle au chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest.	6,400 acres	240	.....	.....	.....	1,536,000 00
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de fer Woodstock et Centreville. ..... Woodstock vers Centreville.....	3,200	20 } 26	64,000 00	.....	83,200 00	.....
1890	53 Vic., c. 2....	Finissant 20 milles subventionnés au chemin de fer International.....	3,200	6	19,200 00			
		Cie de chemin de fer Vaudreuil et Prescrott. (*Voir* chemin de fer Montréal et Ottawa.						

SUBVENTIONS SOUS L'AUTORITÉ D'ACTES DES SUBSIDES

ANNULÉES, MODIFIÉES OU PÉRIMÉES.

Subventions sous l'autorité d'actes des subsides—

Année.	Acte.	Compagnie ou travaux subventionnés.
1884..	47 Vic., c. 8.....	Cie de chemin de fer Albert-Sud, Salisbury à Hopewell .....
1884..	47 Vic., c. 8.....	Pour un chemin de fer, Annapolis à Digby.....
1883..	46 Vic., c. 25.....	Cie de chemin de fer de la Baie des Chaleurs, vers Paspébiac... .....
1886..	49 Vic., c. 10.....	Cie de ch. de fer Caraquette, pour 10 milles, Caraquette inférieure à Shippegan.
1886..	49 Vic., c. 10.....	Cap Rouge et Saint-Laurent, Lorette à Québec.....
1884..	47 Vic., c. 8.....	Cie de chemin de fer Central, N.-B., Grand Lac au chemin de fer Intercolonial.
1885..	48 49 Vic., c. 59...	do Ontario-Central, Coe Hill à Bancroft.....
1884..	47 Vic., c. 8.....	Pour un embranchement du ch. de fer Intercolonial, Derby à Indian-Town.....
1886..	49 Vic., c. 10....	Cie de chemin de fer Frédéricton et Vallée de Saint-Jean. — Frédéricton au village de Prince William....
1887..	50-51 Vic., c. 24..	Prince William à Woodstock.....
1886..	49 Vic., c. 10.....	Cie de chemin de fer Gananoque, Perth et Baie James .....
1883..	46 Vic., c. 25....	Cie de chemin de fer de la Vallée de la Gatineau. — Pour les premiers 50 milles, de la station de Hull..
1884..	47 Vic., c. 8.....	De Kazabazua au Désert.....
1885..	48-49 Vic., c. 59.	Hull au Désert.....
1883..	46 Vic., c. 25.....	Cie de chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe, pour 80 milles de Canso à Louisbourg ou Sydney.....
1884..	47 Vic., c. 8.....	Pour un chemin de fer. — Des Grandes Piles au lac Edouard.....
1885..	48-49 Vic., c. 59..	Des Grandes Piles au lac Edouard.....
1886..	49 Vic., c. 10.....	Pour un chemin de fer d'Ingersol *via* London à Chatham. .....
1884 .	47 Vic., c. 8.... ..	Ch. de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, de l'embr. Victoria du ch. de fer Midland [à Bancroft.
1886..	49 Vic., c. 10.....	Cie de ch. de fer du lac Erié, Essex et riv. Détroit, p. 37 milles, Windsor à Leamingt'n
1885..	48-49 Vic., c. 59.	Cie de chemin de fer du lac Témiscamingue. — Pour 8 milles de chemin de fer du Long Sault au pied du lac Témiscamingue.
1886..	49 Vic., c. 10....	Pour quais et débarcadères ....
1887..	50-51 Vic., c. 24...	Cie de ch. de f. de Massawippi, pr 10 milles de son ch. de fer, Magog à Ayer's Flat.
1883..	46 Vic., c. 25....	Montréal et Ouest..... — Pour les premiers 50 milles au delà de St-Jérôme, P.Q.
1884..	47 Vic., c. 8.....	De l'extr. de la ligne subv. et se dirigeant vers Le Désert
1886..	49 Vic., c. 10....	
1884..	47 Vic., c. 8.....	Cie de chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec... ..... — Pour une ligne de ch. de fer de Tamworth vers Bogart ou Bridgewater.
1885..	48-49 Vic., c. 59.	Pour 16 milles de ch. de fer de Tamworth vers Bogart ou Bridgewater.
1886..	49 Vic., c. 10.....	Pour une ligne de chemin de fer, de Newcastle jusque vis-à-vis Chatham.. .....
1883..	45 Vic., c. 14.... 46 Vic., c. 25....	Chemin de fer du Nord et Jonction du Pacifique, Gravenhurst à Callendar.....
1883..	46 Vic., c. 25.....	Cie de ch. de fer du Nord et Ouest, chemin de fer International, près de Miramichi à Morans (32 milles), près du village Demphy.....
1884..	47 Vic., c. 8.....	Chemin de fer d'Ontario et Pacifique, Cornwall à Perth.....
1887..	50-51 Vic., c. 24..	
1885..	48-49 Vic., c. 59...	Chemin de fer d'Ottawa, Waddington et New-York, Ottawa à Waddington....

Annulées, modifiées ou périmées.

Montant.		Autorité pour changement et particularités.
$		
31,771	Périmée....	Votée de nouveau—52 Vic., c. 3.
64,000	Périmée.	
244,500	Périmée....	Votée de nouveau—52 Vic., c. 3.
32,000	Annulée....	50-51 Vic., c, 24, 1887.—$32,000 ont été votées pour 7 milles, au lieu de 10 milles, et au lieu de la subvent. en vertu de 49 Vic., c. 10, pour les mêmes travaux.
38,400	Périmée....	Votée de nouveau—52 Vic., c. 3.
128,000	Périmée....	Votée de nouveau—52 Vic., c. 3.
64,000	Périmée.	
140,000	.....	Construit par le gouvernement.
70,400	Annulée....	53 Vic., c. 2.
70,400	Annulée....	53 Vic., c. 2.
54,400	Périmée.	
160,000	Annulée	48-49 Vic., c. 59, 1885.—La somme de $320,000 a été accordée pour 62 milles de Hull vers Le Désert, au lieu des subventions accordées en vertu de 49 Vic., c. 25 et 47 Vic., c. 8.
160,000	Annulée	
320,000	Périmée..	Votée de nouveau—52 Vic., c. 3.
.....	Modifiée....	47 Vic., c. 8, sec. 2.—Les mots "A la Compagnie du chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe, pour 80 milles de son chemin," et remplacés par les mots "Au chemin de fer." *Voir* aussi—Oxford à Louisbourg ou Sydney, plus bas.
217,600	Annulée....	48-49 Vic., c. 59, 1885.—Le même montant de subvention, $217,600, pour une distance spécifiée de 50 milles au lieu de celle accordée en vertu de 47 Vic., c. 8, pour une distance non indiquée.
217,600	Annulée....	50-51 Vic., c. 24, 1887.—Une subvention de $217,600 a été accordée à la Cie de chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, au lieu de la subvention accordée par 48-49 Vic., c. 10.
256,000	Annulée....	53 Vic., c. 2.—Le même montant a été accordé pour une ligne de Woodstock *via* London à Chatham.
145,000	Périmée	Votée de nouveau—52 Vic., c. 3.
118,400	Annulée....	50-51 Vic., c. 24, 1887.—$118,400 ont été votées pour 27 milles au lieu de 37 milles, et au lieu de la subvention en vertu de 49 Vic., c. 10.
6,400	Annulée....	50-51 Vic., c. 24, 1887.—La subv. de $25,000 pour 8 milles de chemin de fer, à $3,200 par mille, a été changée à $19,200 pour 6 milles, et une autre somme de $12,400 a été accordée (au lieu de $6,400 déduites des $25,600, et au lieu des $6,000 accordées par 49 Vic., c. 10) pour compléter les trois courtes sections de chemin de fer, environ 2 milles de longueur, requis pour éviter
6,000	Annulée.	les quatre rapides, appelés La Mi-charge, La Cave, Les Erables et La Montagne, et pour y construire des quais et débarcadères dessus.
32,000	Annulée....	51 Vic., c. 3, subvention de $32,000 accordée pour cet ouvrage, distance non indiquée, au lieu des $32,000 pour 10 milles, en vertu de 50-51 Vic., c. 24.
160,000	Annulée..	49 Vic., c. 10. 1886.—Une subvention de $361,270 a été accordée pour 70 milles de leur chemin de fer, au lieu des subventions accordées en vertu de 46 Vic., c. 25, et 47 Vic., c. 8.
160,000	Annulée..	
361,270	Annulée....	53 Vic., c. 2.—Une subv. de $361,270 a été accordée pour 70 milles de leur ch. de fer, payable par versements à l'achèvement de certaines sections spécifiées.
70,400	Annulée....	48-49 Vic., c. 59.
70,000	Annulée....	49 Vic., c. 10.—Une subvention de $70,400 a été accordée pour 18 milles, au lieu de 16 milles, et au lieu de la subvention accord. en vertu de 48-49 Vic., c. 59.
19,200	Périmée.	
35,600	Périmée....	$35,000 votées de nouveau, 52 Vic., c. 3, et $600 votées de nouveau, 53 Vic., c. 2.
102,400	Annulée....	47 Vic., c. 8.—Une subvent. de $128,000 a été accordée pr une ligne de Frédéricton à Miramichi, au lieu de la subvention en vertu de 46 Vic., c. 25.
262,400	Périmée.	
19,200		
166,400	Périmée.	

SUBVENTIONS sous l'autorité d'actes des subsides—

Année.	Acte.	Compagnie ou travaux subventionnés.
1882..	45 Vic., c. 14....	Pour un chemin de fer, Oxford à Louisburg ou Sydney.....
1883..	46 Vic., c. 25....	
1884..	47 Vic., c. 8.....	
1886..	49 Vic., c. 10.....	Cie de chemin de fer de colonisation de Parry-Sound, Parry-Sound à Sundridge.
1886..	49 Vic., c. 10.....	Pour un chemin de fer d'un point du C. C. P. à Eganville.....
1884..	47 Vic., c. 8.....	Cie de c. de fer Québec-Central. Jonction de la Beauce à la front. internationale.
	51 Vic., c. 3.....	Cie de c. de fer Québec-Central. Jonction de la Beauce à la front. internationale.
1887..	50-51 Vic., c. 24...	Cie de chemin de fer Saguenay et lac Saint-Jean, pour 30 milles, lac Saint-Jean vers Chicoutimi, ou Chicoutimi vers Lac Saint-Jean.....
1886..	49 Vic., c. 10.....	Cie de C. F. Vallée de Stewiacke, d'un point sur le C. F. I. par la Vallée de Stewiacke
1884..	47 Vic., c. 8.....	Pour un chemin de fer, Saint-André à Lachute.....
1886..	49 Vic., c. 10.....	Pour un chemin de fer, Saint-André à Lachute.....
1886..	49 Vic., c. 10.....	Pour un chemin de fer, Saint-Eustache à Saint-Placide.....
1887..	50-51 Vic., c. 24...	Cie de c. de fer de Témiscouata, pour 30 milles, Edmundston vers la riv. St-François
1885..	48-49 Vic., c. 59.	Cie de ch. de fer de colonisation de la Baie du Tonnerre, Murillo au Lac Croche.
1886..	49 Vic., c. 10....	
1886..	49 Vic., c. 10.....	Pour un ch. de fer, pour 28 milles, de Perth-Centre jusque près de Plaister Rock.
1886..	49 Vic., c. 10.....	Pour un chemin de fer, Truro à Newport.....

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
30 septembre 1890.

Annulées, modifiées ou périmées—*Fin.*

Montant.		Autorité pour changement et particularités.
$		
224,000 256,000 $30,000 p. ann. p. 15 ans, avec bail ou transfert du Prolongement-Est de New-Glasgow à Canso.	Périmée..	Travaux entrepris par le gouvernement et le coût couvert par un crédit spécial du gouvernement.
128,000	Périmée....	Votée de nouveau—52 Vic., c. 3.
70,400	Annulée....	51 Vic., c. 3.—Une subvention de $70,000 a été accordée à la Cie de chemin de fer Ottawa et Parry-Sound, pour 22 milles de sa route, au lieu de la subvention en vertu de 49 Vic., c. 10.
150,858	Annulée..	51 Vic., c. 3.—La subv. de $211,200, en vertu de 47 Vic., c. 8, a été réduite à $60,342 pour 15 milles, et au lieu de la balance non dépensée de $150,858, une nouvelle subv. de $288,000 a été autorisée pour achever la ligne jusqu'au ch. de fer Atlantique et N.-O., près de la riv. l'Orignal, une dist. de 90 mil. Le total de la subvention à la compagnie est de $60,342 + $288,000 = $348,342.
288,000	Annulée..	53 Vic., c. 2.
96,000	Annulée par transfert.	51 Vic., c. 3.—Subvention transférée à la compagnie de chem. de fer de Québec et du Lac Saint-Jean.
80,000	Annulée....	53 Vic., c. 2.
22,400	Annulée....	49 Vic., c. 10.
22,400	Annulée....	Votée de nouveau—52 Vic., c. 3.
57,600	Périmée.	
96,000	Annulée....	51 Vic., c. 3.—Une subvention de $100,000 a été accordée pour 20 milles de la même route, au lieu de celle de $96,000 pour 30 milles accordée en vertu de 50-51 Vic., c. 24.
179,200 92,000	Annulée..	51 Vic., c. 3.—Une subvention de $271,200 a été accordée à la Cie de chem. de fer Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest, pour 84¾ milles de chemin de fer de Port-Arthur à Gun Flint Lake, au lieu de celles accordées en vertu de 48-49 Vic., c. 59, et 49 Vic., c. 10.
89,600	Annulée....	50-51 Vic., c. 24.—Une subvention de $89,000 a été accordée à la Cie de chemin de fer de la Vallée de la Tobique, pour 14 milles de la route, au lieu de 28 milles, et au lieu de la subvention accordée en vertu de 49 Vic., c. 1.
156,800	Périmée....	Votée de nouveau—52 Vic., c. 3.

ANNEXE No 22.

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

Rapport sur les progrès de la construction.

SAUT-SAINTE-MARIE, ONT., 27 octobre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter, conformément aux instructions contenues dans votre lettre n° 82,465, le rapport suivant sur les progrès qu'à faits la construction du canal du Saut-Sainte-Marie à venir jusqu'à la clôture de l'exercice expiré le 30 juin dernier.

L'objet de la construction du canal du Saut-Sainte-Marie est de compléter la route de navigation intérieure par les eaux canadiennes, depuis l'océan Atlantique jusqu'au lac Supérieur. Ce canal coupe l'île de Sainte-Marie, de chaque côté de laquelle coule la rivière du même nom, avec une pente de 18 pieds.

La formation géologique qu'on rencontre est le grès de Postdam, recouvert d'un diluvium dont l'épaisseur varie de 2 à 18 pieds, avec une couche de cailloux à la surface.

Par la situation et la nature de l'entreprise il s'est trouvé à propos de la diviser en trois sections, à savoir : Section 1, ou l'entrée d'aval ; section 2, ou le canal proprement dit; section 3, ou l'entrée d'amont.

Section n° 1.

L'entreprise de cette section, qui a été adjugée à MM. Hugh Ryan et Cie, embrasse le dragage et le déblai nécessaires pour former le chenal navigable de la rivière jusqu'au pied de l'île de Sainte-Marie, distance de 5,300 pieds. Ce chenal devra avoir, pour le moins, 250 pieds de largeur au fond, avec une profondeur d'eau de 18½ pieds à l'étiage en bas des chutes.

Elle comprend aussi la construction d'un phare dans 18 pieds d'eau, et de jetées d'entrée.

A venir jusqu'au 30 juin l'ouvrage fait sur cette section a consisté en déblai—surtout dragage—dont la quantité s'est élevée à 14,438 verges cubes.

Les entrepreneurs sont à prendre des mesures pour immerger le phare, et une partie des coffrages de jetée si c'est possible.

Section n° 2.

Cette entreprise a été également adjugée à MM. Hugh Ryan et Cie. Elle s'étend sur une distance de 3,500 pieds à partir du bout de la tête de l'île de Sainte-Marie, et embrasse l'excavation de la cuvette de l'écluse et du lit du canal, la formation de bajoyers et murs latéraux et de fossés garnis de corroi, et la construction d'une écluse et de maçonnerie pour une porte auxiliaire.

La largeur du lit du canal doit être de 145 pieds au fond, et sa profondeur de 18 pieds plus bas que l'étiage en amont des chutes.

Les dimensions du sas de l'écluse seront de 600 pieds de longueur entre les chardonnets, et de 85 pieds de largeur moyenne, avec entrées de 60 pieds de largeur et une profondeur d'eau de 16¼ pieds sur les seuils de busc à l'étiage de la rivière.

La chute de l'écluse, dans les conditions ordinaires de l'eau, peut être placée à 18 pieds.

Le plan veut que l'écluse se remplisse et se vide au moyen de conduits voutés s'étendant d'un bout à l'autre sous le radier, méthode qui a été trouvée avantageuse ailleurs. Les portes et les vannes seront mues par des machines hydrauliques.

Pour exécuter leur entreprise MM. Hugh Ryan et Cie ont adopté le système de l'air comprimé, avec compresseur actionné par une force motrice que fournit l'eau de la rivière.

Toutefois, à cause des variations de la rivière, et des difficultés résultant d'une température d'hiver de beaucoup au-dessous de zéro, on a cru qu'il serait prudent d'ajouter la force de vapeur à l'air comprimé, et c'est ce qui a été fait.

A l'expiration de l'exercice les travaux de terrassement étaient finis et la tranchée dans la roche était aux trois quarts faite. Ce dernier ouvrage a été achevé depuis.

Dans le lit du canal la roche a été mise à nu sur la distance d'environ 700 pieds en amont de la cuvette de l'écluse, et sur le reste de la section les cailloux gisant à la surface ont été enlevés, et le tout mis au point de l'exécution systématique.

Aussitôt que la saison l'a permis, les entrepreneurs se sont mis à extraire, pour l'écluse, de la pierre des carrières d'Anderden, près d'Amherstburg, qui avaient déjà fourni, pour certains travaux du canal Welland, des matériaux dont on a été content.

Voici quelles sont les quantités de différents travaux dont il a été fait rapport à venir jusqu'au 30 juin 1890 :—

Abattage, défrichement et essartage, acres	30
Déblai, tranchées latérales, verges cubes	2,507
Roche do do do	74
Assèchement, tranchées latérales, prix convenu	$0.04
Déblai, lit du canal, verges cubes	29,045
Roche do do	1,349
Déblai, cuvette de l'écluse do	35,240
Roche do do	43,886
Assèchement, do prix commun	$0.12

Depuis la clôture de l'exercice, il a été délivré, sur cette section, 3,060 verges cubes de pierre destinée à l'écluse.

Section n° 3.

Cette entreprise a été adjugée à MM. Allan et Fleming. Elle s'étend depuis le bout de l'île de Sainte-Marie jusqu'au chenal navigable de la rivière, en amont des chutes—distance de 9,300 pieds.

Elle comprend l'excavation du chenal jusqu'à une largeur de 250 pieds et une profondeur de 18 pieds plus bas que l'étiage en amont des chutes, l'érection d'un phare dans 28 pieds d'eau, et la construction de jetées d'entrée.

A l'expiration de l'exercice 110,511 verges cubes de dragage représentaient l'ouvrage fait sur cette section.

Depuis cette date le phare a été mis au point de pouvoir être immergé et rempli de pierre, et s'il y a moyen on l'achèvera avant la fin de la présente saison.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
W. G. THOMPSON.

M. A. P. Bradley,
Secrétaire du ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

Morrisburg, 30 novembre 1890.

Monsieur,—J'ai l'honneur de faire rapport du progrès des travaux auxquels je suis préposé, depuis le 30 juin 1889 jusqu'à présent.

Agrandissement du canal Cornwall—division ouest.

Section n° 10.

Thos Jocks, I. B. Delorimier et Wm Broder, entrepreneurs.

Date du contrat, 7 avril 1884.

Voici ce qui a été fait pendant cette période, à savoir :—

L'excavation a été continuée avec un dragueur pendant l'été ; et dans la cuvette de l'écluse les excavations pour asseoir les murs de soutènement du côté sud de l'écluse ont été faites. Les fondements de l'écluse ont été achevés. La maçonnerie de l'écluse et des murs de soutènement a été commencée et finie.

Dans l'écluse, les plaques en segments, les marche-pieds, les garnitures de puits et les ancrures ont été mis en place.

Les portes d'écluse ont aussi été achevées, et mises en position dans les chardonnets ; elles fontionnent de la manière la plus satisfaisante.

La dernière main a été mise au corroi en arrière du bajoyer sud de l'écluse, ainsi qu'au remplage ordinaire derrière les bajoyers et les murs de soutènement.

Un caisson en saillie a été construit à chaque bout carré du mur nord, et bien attaché au fond à l'aide de boulons de fer.

Les barrages de la cuvette d'écluse ont été enlevés et dragués pendant les mois d'octobre et de novembre 1890.

Les états présentés pendant ce temps ont donné la somme de $65,400, soit un total de $284,002 depuis le commencement.

BIEF CULMINANT.

Section n° 6.

La Gilbert Blasting and Dredging Co., entrepreneuse.

Date du contrat, 2 novembre 1888.

Pendant l'hiver la pierre pour la maçonnerie du pont et des murs de prolongement a été délivrée près de l'emplacement du pont.

Les excavations pour asseoir les fondements de la culée nord et des murs de prolongement ont été pratiquées ; le fondement de la culée a été assis ; la maçonnerie de la culée et des murs de prolongement du côté nord a été commencée et achevée.

Un dragueur a travaillé à l'excavation du lit du canal, et il a été formé un enrochement dans la rivière, à 45 pieds du bas du talus de la levée.

Proportion d'ouvrage fait, 23 pour 100 ; montant dépensé, $37,498.

Section n° 6.

L'excavation du lit du canal a été commencée et poursuivie à l'aide d'un dragueur.

Il a été formé un enrochement dans la rivière, ainsi que ci-dessus décrit.

Proportion d'ouvrage fait, 34 pour 100 ; montant dépensé, $30,472.

Section n° 7.

Deux dragueurs ont commencé à travailler à l'excavation du lit du canal. En juin dernier l'un de ces dragueurs a été envoyé ailleurs, et l'autre a fonctionné jusqu'à la fin de la saison.

Il a été fait des excavations pour asseoir les fondements de la culée nord du pont et des murs de prolongement.

Bois de charpente, béton et madrier dans le fondement de culée.

Maçonnerie de culée de pont, du côté nord, et aussi des murs de prolongement attenants. Enrochement dans la rivière.

Proportion d'ouvrage fait, 43 pour 100 ; montant dépensé, $60,249.

Section n° 8.

Une équipe de 75 hommes par jour, en moyenne, a travaillé au déblai du côté nord.

Enrochement dans la rivière à 45 pieds du bas du talus de la levée.

Proposition d'ouvrage fait, 44 pour 100 ; montant dépensé, $48,115.

AGRANDISSEMENT DU CANAL DU RAPIDE PLAT.

Section n° 4.

Wm Broder, entrepreneur.

Date du contrat, 2 avril 1884.

En juillet et août 1889 le nivellement des dépôts de terre, du chemin de halage, etc., a été complété, ainsi que le remplage en arrière des murs de l'écluse.

Le peinturage du pont du déversoir a été fini ; les ouvertures de puits de l'ancienne écluse ont été bouchées et tous autres travaux de la section ont été achevés le 24 août. Au début de l'entreprise, les ouvriers, en jetant inconsidérément des déblais dans la rivière, y avaient formé un haut-fond commençant à 150 pieds en amont de la tête de l'ancienne écluse et s'étendant la distance de 250 pieds en remontant le cours d'eau, sur une largeur moyenne de 85 pieds. L'entrepreneur fut notifié qu'il fallait faire disparaître ce haut-fond, et c'est ce qu'il a fait en en draguant la surface jusqu'à un niveau de 2 pieds plus bas que le dessus du busc de la nouvelle écluse. Le reste de l'agrandissement de ce canal a été divisé en sections 1, 2 et 3. Il a été préparé des plans et devis pour ces sections, et des soumissions ont été demandées le 23 juillet 1890. Ce jour il a été reçu des soumissions dont aucune, après mûr examen, n'a été acceptée, et il a été décidé d'en demander d'autres.

Quelques changements ont été faits dans le devis relativement au fondement de l'écluse, ainsi qu'à l'égard de la maçonnerie des bajoyers et autres murs de la sect. n° 1.

Avis a été donné que les cartes, plans et devis pourraient être consultés le 19 novembre 1890, et que le département des chemins de fer et canaux recevrait des soumissions jusqu'au 3 décembre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

M. T. TRUDEAU, H. H. KILLALY, *ingénieur dirigeant.*

Sous-ministre des chem. de fer et can., Ottawa.

OTTAWA, 31 octobre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter mon rapport sur l'avancement des travaux de construction d'écluses et d'approfondissement de l'entrée d'amont du canal des Galops.

Le 14 novembre 1888 le contrat n° 9591 a été passé avec MM. Murray Cleveland, et le 22 mai 1889 on a commencé à travailler au coffrage de protection le long de la nouvelle levée du bord du fleuve.

Pendant la saison de 1889 environ 1,885 pieds linéaires de ce coffrage ont été construits, immergés, remplis de pierre et appuyés par de la terre, en même temps que le coffrage était mis en place. On s'est procuré la terre à remblai à la Pointe de McLaughlin, sur le côté Nord du canal, et l'on a fait servir au même usage les matières tirées des tranchées d'écluse ainsi que des entrées d'amont et d'aval de l'écluse de prise d'eau. La levée ou barrage ainsi formée pour empêcher l'eau du fleuve Saint-Laurent de pénétrer dans le fondement des cuvettes d'écluse, s'est trouvée tellement étanche qu'il a suffi de faire fonctionner une pompe à vapeur pendant quelques heures une seule fois par semaine pour tenir les cuvettes d'écluse à sec.

La face de la levée sera, espère-t-on, amplement protégée par un revêtement de pierre avant l'hiver.

A l'extrémité inférieure de l'emplacement de l'écluse d'ascension on s'est aperçu que pour avoir un bon fondement il fallait enfoncer les coffrages à une plus grande profondeur, et que, par conséquent, il leur fallait une plus grande largeur qu'à ceux de l'extrémité supérieure.

Le fait d'avoir accru la largeur des caissons en la portant de 10 à 20 pieds a notablement augmenté les quantités de cette portion de la levée et du coffrage de protection.

Une fois la nouvelle levée finie le dragueur s'est transporté, le 22 juillet dernier, à l'entrée supérieure du canal, où il s'est mis à élargir et approfondir le côté nord. Cet ouvrage est aujourd'hui bien avancé.

Depuis le 22 septembre on a tenu une équipe d'hommes à creuser, niveler et préparer le fond d'une nouvelle écluse de prise d'eau, pour y mettre le béton et les pièces de fondement.

On peut espérer que cet ouvrage sera fini vers la fin du présent mois, attendu que les entrepreneurs ont un puissant "planeur" sur le bord de l'ancien canal, près de l'écluse, avec force matériaux de fondement, grosses pièces de bois, seuils de busc, porte d'écluse, bois de charpente et madrier, plaques en segments, fer d'angle, boulons, etc. Les travaux de fondation de l'écluse de prise d'eau devraient pouvoir avancer comme il faut cet automne.

Les travaux de forage et de sautage de roche se rattachant à l'élargissement et à l'approfondissement du chenal entre l'ancienne écluse de prise d'eau et l'extrémité ouest de la jetée d'entrée ont fait de bons progrès; on casse la roche en petits morceaux afin de pouvoir la draguer facilement.

Il a récemment été ouvert à Belleville une carrière d'où l'on tire actuellement la pierre qu'il faut pour les écluses, les déversoirs, etc.

Des dépôts, des ateliers, etc., ont aussi été construits sur la section. Beaucoup de bon matériel et outillage se trouve sur les lieux, et d'autres mesures ont été prises pour pousser l'ouvrage l'année prochaine.

Depuis le commencement des opérations l'entreprise a bien marché, en sorte qu'il y a lieu d'espérer que la plus grande partie des travaux qu'embrasse le contrat des entrepreneurs seront achevés l'année prochaine.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

SAMUEL H. HAYCOCK, *ingénieur dirigeant.*

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.

DIVISION DU REVENU DES CANAUX.

OTTAWA, 20 novembre 1890.

M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire, ministère des chemins de fer et canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter les états du revenu des canaux perçu pendant l'exercice expiré le 30 juin 1890, ainsi que les états financiers et la statistique générale concernant les sources d'où proviennent les revenus.

Le sommaire suivant indique une augmentation de $23,584.00 après déduction des remises faites en vertu des divers arrêtés du conseil modifiant le tarif—

——	1888-89.	1889-90.	Augmentation.	Diminution.
	$	$	Pour cent.	Pour cent.
Péages des canaux, etc	342,285	371,626	8·56	
Loyers de pouvoirs d'eau et autres	39,762	38,168	.....	4·00
Total	382,047	409,794	7·26	
MOINS—Remises en vertu d'arrêtés en conseil	43,975	48,138		
Revenu net	338,072	361,656		

Voici un état comparatif du revenu provenant des divisions suivantes des canaux pour les années 1889 et 1890, indiquant l'augmentation ou la diminution en comparaison de l'année précédente :—

Canaux.	1888-89.	1889-90.	Augmentation.	Diminution.
	$	$	Pour 100.	Pour 100.
Canal Welland	183,008	215,792	17·91	
Canaux du Saint-Laurent	72,443	55,974	.....	22·73
Canal de Chambly	23,285	17,669	.....	24·11
Canaux de l'Outaouais	53,639	53,068	.....	1·08
Canal Rideau	7,140	6,631	.....	7·12
Canal de Saint-Pierre	2,510	2,453	.....	2·27
Canal de la Vallée de la Trent	260	592	127·69	
Canal Murray	.....	238		
Total	342,285	352,417		
MOINS—Remises	43,107	48,138		
	299,178	304,279		

L'état suivant fait voir les augmentations et diminutions du revenu provenant du canal Welland, et les catégories d'articles qui y ont donné lieu :—

——	1888-89.	1889-90.	Augmentation.	Diminution.
	$	$	Pour 100.	Pour 100.
Navires	15,798	19,295	20·76	
Passagers	125	207	39·61	
Produits de la forêt	22,385	29,698	24·62	
do des animaux	148	331	123.65	
do de l'agriculture	90,496	109,970	17.7	
Objets manufacturés et marchandises	52,875	56,291	6·46	
Total des péages	182,007	215,792		
Amendes et dommages	1,000	4,367		
Total	183,007	220,159	20·3	
MOINS—remboursements	41,161	47,271		
Revenu net	141,161	172,888		

Le transport par le canal Welland pour le présent exercice est le plus considérable que nous ayons eu depuis 1877, alors qu'il y a passé 1,126,429 tonnes, contre 1,104,553 en 1890.

La quantité de fret transportée entre des ports américains en 1877 s'est élevée à 482,878 tonnes, contre 550,844 en 1890. C'est donc une augmentation de 67,966 pour cette année, et de 86,429 tonnes pour 1889.

On trouvera dans le rapport supplémentaire pour la saison de navigation les états de la quantité des grains transbordés aux ports de Colborne et de Kingston, ainsi que des états comparatifs du mouvement du trafic sur les différentes routes qui se disputent le commerce de transport de l'ouest à la mer.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

B. H. TEAKLES,

Premier commis, revenu des canaux.

CANAUX,

N° 1.—Perception des péages sur les

DT. (*Pour détails, voir*

Balances dues par les percepteurs, etc., le 1er juillet 1889.	Revenu des canaux.				Revenu total des canaux.	Loyers de pouvoirs d'eau et autres revenus de travaux publics. *Voir* états nos 3 et 4.	Total.
	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes et dommages.	Autres recettes.			
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
613 18	155,435 80	.....	508 21	.....	155,944 01	120 50	156,677 69
536 41	58,575 41	.....	.....	16 48	58,591 89	270 53	59,398 83
76 67	444 76	.....	.....	.....	444 76	796 67	1,318 10
14 23	67 70	.....	.....	.....	67 70	.....	81 93
11 78	753 57	.....	.....	.....	753 57	369 00	1,134 35
0 05	464 18	.....	3,838 68	4 00	4,306 86	4,579 51	8,886 42
.....	51 10	.....	.....	.....	51 10	.....	51 10
1,252 32	215,792 52	.....	4,346 89	20 48	220,159 89	6,136 21	227,548 42
33 46	786 26	400 80	60 00	3 00	1,250 06	1,173 70	2,457 22
809 94	14,811 64	.....	.....	.....	14,811 64	800 00	16,421 58
367 09	1,086 24	.....	.....	.....	1,086 24	743 00	2,196 33
48 86	2,257 41	26 40	.....	1,116 70	3,400 51	.....	3,449 37
325 47	27,428 61	4,866 73	80 00	8,077 16	40,452 50	21,685 41	62,463 38
746 36	9,603 46	.....	.....	.....	9,603 46	.....	10,349 82
2,331 18	55,973 62	5,293 93	140 00	9,196 86	70,604 41	24,402 11	97,337 70
272 50	5,917 13	.....	33 00	.....	5,950 13	70 00	6,292 63
.....	11,273 71	.....	.....	.....	11,273 71	75 00	11,348 71
30 85	478 59	.....	.....	.....	478 59	.....	509 44
303 35	17,669 43	.....	33 00	.....	17,702 43	145 00	18,150 78
.....	34,985 85	.....	.....	.....	34,985 85	.....	34,985 85
.....	16,517 70	.....	.....	.....	16,517 70	5 00	16,522 70
165 46	293 40	8 00	18 00	.....	319 40	20 00	504 86
125 91	1,270 97	.....	.....	.....	1,270 97	.....	1,396 88
291 37	53,067 92	8 00	18 00	.....	53,093 92	25 00	53,410 29
.....	4,833 33	102 90	5 00	24 00	4,965 23	527 75	5,492 98
121 72	1,439 64	.....	.....	.....	1,439 64	55 00	1,616 36
.....	358 37	17 00	.....	1 68	377 05	38 30	415 35
121 72	6,631 34	119 90	5 00	25 68	6,781 92	621 05	7,524 69
365 91	2,453 25	.....	.....	.....	2,453 25	.....	2,819 16

1889–90.

canaux, etc.—Compte des recettes.

Annexe A.) Av.

Divisions de perception.	Déposé au crédit du receveur général.		Balances dues par les percepteurs, etc., 30 juin 1890.	Total.
	A compte du revenu des canaux.	A compte des loyers de pouv. d'eau et autres revenus des trav'x publics.		
Canal Welland.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
....Port-Colborne	155,330 76	114 52	1,232 41	156,677 69
....Port-Dalhousie	59,028 17	270 53	100 13	59,398 83
....Dunnville	359 83	796 67	161 60	1,318 10
....Port-Maitland	81 43	.....	0 50	81 93
....Port-Robinson	705 03	369 00	60 32	1,134 35
....Sainte-Catherine	4,246 73	4,639 69	.....	8,886 42
....Chippawa	48 56	.....	2 54	51 10
.....Totaux	219,800 51	6,190 41	1,557 50	227,548 42
Canaux du Saint-Laurent.				
....Beauharnois	1,283 52	1,173 70	.....	2,457 22
....Cornwall	15,325 07	800 00	296 51	16,421 58
....Cardinal	1,110 78	913 00	172 55	2,196 33
....Lachine	3,332 40	.....	116 97	3,449 37
....Montréal	40,777 97	21,685 41	.....	62,463 38
....Kingston	10,057 95	.....	291 87	10,349 82
.....Totaux	71,887 69	24,572 11	877 90	97,337 70
Canal Chambly.				
....Chambly	6,034 87	70 00	187 76	6,292 63
....Saint-Jean	11,273 71	75 00	.....	11 348 71
....Saint-Ours	451 52	.....	57 92	509 44
.....Totaux	17,760 10	145 00	245 68	18,150 78
Canaux de l'Ottawa.				
....Ottawa	34,985 85	.....	.....	34,985 85
....Grenville	15,923 62	5 00	594 08	16,522 70
....Carillon	456 06	20 00	28 80	504 86
....Ecluse Saint-Anne	1,305 54	.....	91 34	1,396 88
.....Totaux	52,671 07	25 00	714 22	53.410 29
Canal Rideau.				
....Ottawa	5,045 23	447 75	.....	5,492 98
....Kingston-Mills	1,561 36	55 00	.....	1,616 36
....Smith's-Falls	377 05	38 30	.....	415 35
.....Totaux	6.983 64	541 05	.....	7,524 69
....*Canal Saint-Pierre*	2,616 06	.....	203 10	2,819 16

CANAUX,

N° 1.—Perception des péages sur les

Dr. (*Pour détails, voir*

Balances dues par les percepteurs, etc., 1er juillet 1889.	Revenu des canaux.				Revenu total des canaux.	Loyers de pouvoirs d'eau et autres revenus de trav publics, *voir* état nos 3 et 4.	Total.
	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes et dommages.	Autres recettes.			
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
.....	238 21	.....	.....	.....	238 21	.....	238 21
.....	18 00	.....	.....	.....	18 00	.....	18 00
34 58	269 39	.....	.....	.....	269 39	.....	303 97
.....	41 17	.....	.....	.....	41 17	.....	41 17
.....	43 24	.....	.....	.....	43 24	.....	43 24
16 62	219 87	.....	.....	.....	219 87	.....	236 49
51 20	591 67	.....	.....	.....	591 67	.....	642 87
4,717 05	352,417 96	5,421 83	4,542 89	9,243 02	371,625 70	31,329 37	407,672 12
					48,138 15	.....	.....
					323,487 55	.....	.....

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 20 novembre 1890.

1889-90--*Fin.*

canaux, etc.—Compte des recettes—*Fin.*

Annexe A.) Av.

Divisions de perception.	Déposé au crédit du receveur général.		Balances dues par les percepteurs etc., le 30 juin 1890.	Total.
	A compte du revenu des canaux.	A compte de loyers de pouvoirs d'eau et autres revenus de trav. pub.		
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
....*Canal Murray*...	106 64	....	131 57	238 21
Canal de la Vallée de la Trent.				
....Burleigh.....	....	.....	18 00	18 00
....Bobcaygeon...	253 24	.....	50 73	303 97
....Chutes Fénelon....	38 78	.....	2 39	41 17
....Hastings.....	41 74	.....	1 50	43 24
....Peterborough.....	198 40	.....	38 09	236 49
.....Totaux.....	532 16	..... .	110 71	642 87
.....Grand total.	372,357 87	31,473 57	3,840 68	407,672 12
....Moins—Remboursements d'après l'état 4.				
....Revenu net.				

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

CANAUX,

N° 2.—PERCEPTION du revenu sur les

DT. (*Pour détails, voir*

Montants reçus du département pour faire face aux dépenses.	Déductions sur appointements pour fonds de retraite.	Balances dues aux percepteurs le 30 juin 1890.	Total.	DIVISIONS DE PERCEPTION.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	*Canal Welland.*
3,026 40	57 63	.....	3,084 03	....Port-Colborne
2,177 35	38 00	.....	2,215 35	....Port-Dalhousie
770 15	15 00	.....	785 15	....Dunnville
621 00	10 00	.....	631 00	....Port-Maitland
734 69	14 40	.....	749 09	....Port-Robinson
199 75	4 00	.....	203 75	....Sainte-Catherine
128 50	2 00	.....	130 50	....Chippawa
7,657 84	141 03	.....	7,798 87	.....Total
				Canaux du Saint-Laurent.
1,307 10	17 00	.....	1,324 10	....Beauharnois
1,178 21	8 75	.....	1,186 96	...Cardinal
1,602 99	14 83	.....	1,617 82	....Cornwall
1,189 63	22 00	.....	1,211 63	....Kingston
2,155 31	34 00	.....	2,189 31	....Lachine
8,399 42	146 00	.....	8,545 42	....Montréal
15,832 66	242 58	.....	16,075 24	.....Total
				Canal Chambly.
1,565 66	26 25	.....	1,591 91	....Chambly
1,467 82	24 25	.....	1,492 07	....Saint-Jean
517 00	.....	.....	517 00	....Saint-Ours
3,550 48	50 50	.....	3,600 98	.....Total
				Canaux de l'Ottawa.
737 61	14 16	.....	751 77	....Carillon
1,146 14	20 00	.....	1,166 14	....Grenville
1,540 96	6 25	.....	1,547 21	....Ecluse Sainte-Anne
3,424 71	40 41	.....	3,465 12	.....Total
				Canal Rideau.
454 85	8 00	.....	462 85	....Kingston-Mills
2,207 39	40 00	.....	2,247 39	....Ottawa
331 70	6 00	.....	337 70	....Smith's-Falls
2,993 94	54 00	.....	3,047 94	.....Total
196 00	4 00	.....	200 00	..... *Canal Saint-Pierre*
7 00	.....	.....	7 00	..... *Canal Murray*
1 69	.....	.....	1 69	..... *Canal de la Vallée de la Trent*
2,193 50	36 00	.....	2,229 50	....Inspecteur des canaux
1,085 83	.....	.....	1,085 83	....Imprimeur de la reine
350 64	.....	.....	350 64	....Papeterie
585 45	.....	.....	585 45	....En général
37,879 74	568 52	.....	38,448 26	..... Grand total

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

OTTAWA, 20 novembre 1890.

1889–90.

canaux—Compte des dépenses.

Annexe B.) Av.

Balances dues aux percepteurs le 1er juillet 1889.	Dépenses autorisées par le ministère.					Total.
	Appointements.	Aide spéciale.	Loyer.	Frais de voyage.	Divers.	
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
.....	2,881 83	.....	192 00	.....	10 20	3,084 03
.....	1,900 00	.....	.....	154 00	161 35	2,215 35
.....	750 00	.....	.....	.....	35 15	785 15
.....	500 00	.....	75 00	.....	56 00	631 00
.....	720 00	.....	.....	1 25	27 84	749 09
.....	200 00	.....	.....	.....	3 75	203 75
.....	100 00	.....	25 00	.....	5 50	130 50
.....	7,051 83	.....	292 00	155 25	299 79	7,798 87
.....	1,216 00	.....	.....	.....	108 10	1,324 10
.....	1,113 72	.....	50 00	7 00	16 24	1,186 96
.....	951 52	542 00	.....	7 50	116 80	1,617 82
.....	1,100 00	.....	45 00	.....	66 63	1,211 63
.....	1,700 00	.....	360 00	34 10	95 21	2,189 31
.....	7,300 00	.....	525 00	.....	720 42	8,545 42
.....	13,381 24	542 00	980 00	48 60	1,123 40	16,075 24
.....	1,500 00	.....	.....	45 00	46 91	1,591 91
.....	1,400 00	.....	.....	.....	92 07	1,492 07
.....	500 00	.....	.....	.....	17 00	517 00
.....	3,400 00	.....	.....	45 00	155 98	3,600 98
.....	708 32	.....	.....	.....	43 45	751 77
.....	1,000 00	.....	50 00	.....	116 14	1,166 14
.....	1,500 00	.....	.....	.....	47 21	1,547 21
.....	3,208 32	.....	50 00	.....	206 80	3,465 12
.....	400 00	.....	.....	32 00	30 85	462 85
.....	2,000 00	.....	.....	15 08	232 31	2,247 39
.....	300 00	.....	.....	5 00	32 70	337 70
.....	2,700 00	.....	.....	52 08	295 86	3,047 94
.....	200 00	.....	.....	.....	.....	200 00
.....	.....	.....	.....	.....	7 00	7 00
.....	.....	.....	.....	.....	1 69	1 69
.....	1,800 00	.....	.....	352 65	76 85	2,229 50
.....	.....	.....	.....	.....	1,085 83	1,085 83
.....	.....	.....	.....	.....	350 64	350 64
.....	.....	.....	.....	.....	585 45	585 45
.....	31,741 39	542 00	1,322 00	653 58	4,189 29	38,448 26

B. H. TEAKLES,

Premier commis, revenu des canaux.

LOYERS DE POUVOIRS D'EAU ET AUTRES.

N° 3.—ETAT SOMMAIRE des comptes des locataires.

(*Pour détails, voir annexe A, n° 28.*)

Balances dues le 1er juillet 1889.	Echu pendant l'année expirée le 30 juin 1890.	Total.	DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	Diminution autorisée.	Payé aux percepteurs, *Vide* état n° 1.	Déposé au crédit du receveur général.	Balances dues le 30 juin 1890.	Total.
$ cts.	$ cts.	$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
22,114 60	7,688 15	29,802 75	....Canal Welland	150 00	6,085 83	220 00	23,346 92	29,802 75
6,383 62	986 00	7,369 62	.... do Williamsburg	.....	743 00	.....	6,626 62	7,369 62
827 50	765 00	1,592 50	.... do Cornwall	.....	800 00	.....	792 50	1,592 50
2,494 00	2,527 20	5,021 20	.... do Beauharnois	180 00	1,173 70	40 00	3,627 50	5,021 20
15,556 71	24,591 56	40,148 27	.... do Lachine	.....	21,684 41	70 00	18,393 86	40,148 27
161 84	120 00	281 84	.... do Chambly	.....	145 00	.....	136 84	281 84
6,343 55	1,349 20	7,692 75	.... do Rideau	.....	621 05	12 00	7,059 70	7,692 75
181 00	121 00	302 00	....Divers comptes	.....	26 00	50 00	226 00	302 00
			Ventes de terres.					
6,637 92	20 04	6,657 96	....Comptes du capital et des intérêts	.....	.....	6,303 78	354 18	6,657 96
60,700 74	38,168 15	98,868 89	.....Totaux	330 00	31,278 99	6,695 78	60,564 12	98,868 89

Echu	$38,168 15
MOINS—Remises	253 34
Revenu net	$37,914 81

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 20 novembre 1890.

N° 4.—TRAVAUX PUBLICS SECONDAIRES, 1889–90.

Balances dues le 1er juillet 1889.	Echu pendant l'année expirée le 30 juin 1890.	Total.	Travaux.	Déposé au crédit du receveur général. *Voir* état n° 1.	Balances dues le 30 juin 1890.	Total.
	$ cts.	$ cts.	*Havres.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	49 50	49 50	... Port-Colborne...	43 52	5 98	49 50
	0 88	0 88	....Port-Dalhousie	0 88	....	0 88
	50 38	50 38	.....Totaux.....	44 40	5 98	50 38

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 20 novembre 1890.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

N° 5.—REMISES DE DROITS, 1889–90.

PÉAGES DES CANAUX.

Canal.	A qui payé.	Date.	Bureau.	En vertu de quelle autorité.	Montant.	Total.
		1889.			$ cts.	$ cts.
Welland....	A. E. D. Mackay et Fils	12 juillet	Port-Colborne	Droits remb. en vertu des statuts revisés, chap. 29, art. 8....	91 80	
do	John Malcolmson.....	15 do	do ..	do ..	103 50	
do	W. O. Zealand	19 do	do ..	do ..	176 40	
do	Æ. D. Mackay, fils.....	24 do	do ..	do ..	86 58	
do	W. Ira Story.....	27 do	do ..	do ..	100 80	
do	Cie de transp., K. et M.	2 août	do ..	do ..	473 04	
do	J. Malcolmson.....	5 do	do ..	do ..	75 60	
do	Cie de transp., K. et M.	6 do	do ..	do ..	100 44	
do	Capit. Godman.....	7 do	Port Dalhousie	do ..	22 20	
do	Capit. N. Monck.....	7 do	do ..	do ..	7 80	
do	Cie de transp., Montréal.	8 do	Port-Colborne	do ..	3,333 60	
do	Æ. D. Mackay, fils.....	1 do	do ..	do ..	97 20	
do	do ..	12 do	do ..	do ..	92 88	
do	Cie de transp., K. et M	13 do	do ..	do ..	935 46	
do	Cie de transp., Montréal.	19 do	do ..	do ..	3,725 28	
do	W. Ira Story.....	20 do	do ..	do ..	97 38	
do	John Malcolmson.....	21 do	do ..	do ..	85 68	
do	J. B. Fairgrieve et Fils..	22 do	do ..	do ..	98 64	
do	Cie de transp., K. et M..	22 do	do ..	do ..	416 52	
do	do	3 sept.	do ..	do ..	351 18	
do	Cie de transp., Montréal.	6 do	do ..	do ..	3,022 56	
do	Cie de transp., K. et M.	6 do	do ..	do ..	415 80	
do	do	24 do	do ..	do ..	232 38	
do	J. B. Fairgrieve et Fils.	24 do	do ..	do ..	91 80	
do	John Malcolmson.....	13 do	do ..	do ..	91 98	
do	Æ. D. Mackay, fils.....	9 oct.	do ..	do ..	91 80	
do	Cie de transp.. K. et M..	9 do	do ..	do ..	209 52	
do	do	9 do	do ..	do ..	741 06	
do	Æ. D. Mackay, fils.....	10 do	do ..	do ..	91 62	
do	Cie de transp., Montréal.	11 do	do ..	do ..	4,097 16	
do	W. Ira Story.	8 do	do ..	do ..	118 62	
do	J. B. Fairgrieve et Fils.	12 do	do ..	do ..	99 90	
do	John Malcolmson.....	12 do	do ..	do ..	108 72	
do	Cie de transp., K. et M..	14 do	do ..	do ..	894 78	
do	A. E. D. Mackay, fils...	14 do	do ..	do ..	94 68	
do	A. E. Hume.....	14 do	do ..	do ..	335 70	
do	Cie de transp., Montréal.	28 do	do ..	do ..	3,293 46	
do	Muskoka Mill Co.....	4 nov.	do ..	do ..	16 89	
do	Æ. D. Mackay, fils.....	12 do	do ..	do ..	94 86	
do	Cie de transp., K. et M..	12 do	do ..	do ..	1,243 08	
do	Æ. D. Mackay, fils.....	12 do	do ..	do ..	91 80	
do	John Malcolmson.....	12 do	do ..	do ..	108 00	
do	Cie de transp., K. et M..	12 do	do ..	do ..	600 12	
do	A. E. Hume.....	13 do	do ..	do ..	120 96	
do	Cie de transp., Montréal.	13 nov.	do ..	do ..		
					52 92	
do	do ..	13 do	do ..	do ..	3,577 68	
do	W. Ira Story.....	13 do	do ..	do ..	108 00	
do	Cie de transp., K. et M..	13 do	do ..	do ..	100 80	
do	Cie de transp., Montréal.	13 do	do ..	do ..	5 40	
do	Capit. J. Graham.....	3 déc.	do ..	do ..	42 40	
do	G. E. Jacques et Cie ...	18 do	do ..	do ..	114 84	
		1890.				
do	Capt. Fitzgerald.....	5 fév.	do ..	do ..	23 80	
do	Cie de transp., Montréal.	5 mai	do ..	do ..	2,554 02	
do	S. Hopkins.....	10 do	do ..	do ..	25 20	
do	Cie de transp., Montreal.	13 do	do ..	do .	133 38	

N° 5.—REMISES DE DROITS, 1889-90—*Suite.*

PÉAGES DES CANAUX—*Suite.*

Canal.	A qui payé.	Date.	Bureau.	En vertu de quelle autorité.	Montant.	Total.
		1890.			$ cts.	$ cts.
Welland....	Cie de transp. K. et M..	16 mai.	Port-Colborne.	Droits remb. en vertu des statuts revisés, chap. 29, art. 8.	561 42	
do	Æ. D. Mackay, fils.....	17 do .	do ..	do ..	90 72	
do	J. B. Fairgrieve.....	19 do .	do ..	do ..	99 90	
do	Æ. Mackay, fils.....	21 do .	do ..	do ..	85 68	
do	A. E. Hume.....	21 do .	do ..	do ..	105 84	
do	Cie de transp., Montréal.	.....	do ..	do ..	2,830 68	
do	H. A. Young.....	.....	do ..	do ..	229 32	
do	Æ. D. Mackay, fils.....	2 juin .	do ..	do ..	93 42	
do	Cie de transp., Montréal	2 do .	do ..	do ..	2,484 80	
do	Cie de transp., K. et M..	6 do .	do ..	do ..	940 32	
do	J. B. Fairgrieve et Fils.	16 do .	do ..	do ..	99 90	
do	Cie de transp., Montréal	16 do .	do ..	do ..	109 98	
do	A. E. Hume.....	16 do .	do ..	do ..	105 84	
do	J. Malcolmson.....	17 do .	do ..	do ..	105 48	
do	do	23 do .	do ..	do ..	100 80	
do	A. M. Robertson.....	24 do .	do ..	do ..	176 40	
do	T. Myles et Fils.....	26 do .	do ..	do ..	50 10	
do	A. E. Hume.....	30 do .	do ..	do ..	100 88	
do	Æ. Mackay, fils.....	30 do .	do ..	do ..	93 24	
do	Cie de transp., Montréal	30 do .	do ..	do ..	4,227 66	
do	J. B. Fairgrieve et Fils.	30 do .	do ..	do ..	99 90	
do	F. H. Taylor.....	30 do .	do ..	do ..	176 40	
do	Æ. D. Mackay, fils.....	30 do .	do ..	do ..	90 72	
do	H. A. Young.....	30 do .	do ..	do ..	192 60	
do	Cie de transp., K. et M.	30 do .	do ..	do ..	314 64	
do	Æ. D. Mackay, fils.....	30 do .	do ..	do ..	85 68	
do	do	30 do .	do ..	do ..	90 72	
						47,270 71
		1889.				
St-Laurent .	D. Murphy et Cie.....	19 juill..	Lachine		2 30	
do ..	Cie de transp., K et M..	19 do .	do	do ..	12 00	
do ..	W. Ira Story.....	7 août.	do	do ..	14 45	
do ..	Cie de transp., Montréal	2 sept .	Beauharnois Montréal.	do ..	32 18	
do ..	S. S. Cooke.....	13 do .	Cardinal.....	do ..	3 50	
do ..	Jocks et Delormier.....	12 oct..	Beauharnois Montréal.	do ..	12 82	
do ..	Hall Frères	25 do .	Cornwall.....	do ..	11 40	
do ..	H. P. Grange, commis..	25 do .	Lachine	do ..	17 99	
		1890.				
do ..	Cie de transp., Montréal	10 jan..	Cornwall.....	do ..	32 29	
do ..	G. A. Harris.....	13 do .	do	do ..	367 30	
do ..	do	5 fév..	Montréal.....	do ..	8 80	
do ..	A. W. Hepburn	12 juin .	do	do ..	48 94	
do ..	Cie de transp., Montréal	24 do .	Cornwall.....	do ..	41 93	
						605 90
		1889.				
Ottawa.....	J. Bte. Beaulieu.....	15 juill.	Carillon ...	do ..	9 00	
do	do	15 do .	do	do ..	25 80	
do	F. X. Wilson.....	15 do .	do	do ..	30 00	
do	Moïse Bergeron.....	15 do .	do	do ..	2 16	
do	Michel Corbeil	19 do .	do	do ..	4 20	
do	D. Murphy et Cie	19 do .	do	do ..	20 63	
do	do	7 août.	do	do ..	31 24	
do	do	7 do .	do	do ..	4 93	
do	Prospère Binet.....	13 do .	do	do ..	9 80	
do	Napoléon Lavoie	13 do .	do	do ..	0 60	
do	Cyrille Bertrand.....	27 do .	do	do .	4 40	
do	N. Lewaigh	12 sept .	do.	do ..	3 00	
do	Alex. Montreuil.....	12 do .	do	do ..	2 10	

N° 5.—REMISES DE DROITS, 1889-90—*Fin.*

PÉAGES DES CANAUX—*Fin.*

Canal.	A qui payé.	Date.	Bureau.	En vertu de quelle autorité.	Montant.	Total.
		1890.			$ cts.	$ cts.
Ottawa.....	Henry Yeay.....	24 sept.	Carillon	Droits remb. en vertu des statuts revisés, chap. 29, art. 8....	37 89	
do	Elisha Cooke	14 oct..	do	do ..	7 00	
do	J. A. Cameron..... .	15 do .	do	do ..	3 50	
do	D. Murphy et Cie.	15 do .	Grenville.....	do ..	9 56	
do	Dean et Baptist.....	25 do .	Carillon....	do ..	7 50	
do	Cléoph s Aubé..... ...	27 do .	do	do ..	4 50	
do	F. X. Lauzon.....	27 do .	do	do ..	2 40	
do	James Park.....	15 nov..	do	do ..	4 62	
		1890.				
do	G. A. Harris..... ...	13 janv.	Grenville.....	do .	24 67	
do	J. B. Brunette.	19 mars.	do	do ..	4 32	
do	Isaac Yanding.....	27 do .	do	do ..	4 32	
						258 14
		1889.				
Rideau.....	J. P. Tett et Frères.....	19 juill..	Kingston Mills	do ..	.....	3 40
				Total des péages des canaux remboursés.	.....	48,138 15

REMISES DE DROITS SUR LOYERS DE POUVOIRS D'EAU.

		1889.				
Ottawa.....	Cie de ch. de fer P. C...	18 nov..	....	... .	20 00	
		1890.				
Montréal...	Cie d'entrepôt de Montréal.....	7 juin.	.....	....	233 34	
				Total de remises de droits sur loyers de pouvoirs d'eau....	.....	253 34

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 20 novembre 1890.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 6.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant l'exercice finissant le 30 juin 1890.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		2	1					98	1	100	101	20 15
Pommes	20	713	21						41	713	754	23 65
Produits agricoles non énumérés, légumes		1		420						421	421	21 03
" " animaux												
Instruments aratoires												
Orge			5,710	197		2			5,710	199	5,909	861 82
Briques	14	144		4					14	148	162	13 85
Os												
Soufre					56				56		56	8 40
Ciment et chaux hydraulique	1		32		52				85		85	11 89
Argile, chaux et sable		475								475	475	49 80
Houille	92	185			197,919	615	8,813	31,592	206,824	32,392	239,216	46,655 45
Maïs						157,797		197,973		355,770	355,770	71,154 00
Bestiaux												
Coton (brut)												
Faïence et poterie		1	1			2			1	1	3	0 55
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson		7	11						11	7	18	2 70
Lin et chanvre												
Fleur de farine	9	2,812				4,660		969	9	8,441	8,450	1,196 64
Meubles		4	6		1	27		6	7	37	44	7 95
Gypse				308						308	308	3 85
Verrerie, de toutes sortes	1		15						16		16	2 40
Foin pressé												
Cochons												
Chevaux	13	5	2			1		3	15	9	24	1 49
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	18								18		18	1 80
Glace		450	12,043		9,075				21,118	450	21,568	1,058 72
Fer, chemin de fer	3		44						47		47	7 05
" en gueuse	6		44					613	50	613	663	129 32
" tout autre	108	3	105		963	521			1,176	524	1,700	280 44
Minerai de fer												

N° 6.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Cryolithe on min. chimique et autres, excepté le fer		10						350		360	360	18 00
Saindoux et huile de saindoux						49		5		54	54	10 80
Farines, de toutes sortes			3			15,128		175	3	15,303	15,306	3,061 05
Viandes, autres que le lard						4		31		35	35	7 00
Marbre					4,499				4,499		4,499	674 85
Manille					48				48		48	7 20
Mélasse	2				226	88			228	88	316	51 80
Clous	118		14						132		132	13 53
Avoine		481				33,279		790		34,550	34,550	6,895 98
Huile, en barils	5	1					150	5	155	6	161	5 50
Tourteaux oléagineux								798		798	798	159 60
Pois	240			210					240	210	450	25 50
Pommes de terre						1				1	1	0 20
Lard						41		1,077		1,118	1,118	223 60
Peinture						3				3	3	0 60
Poix et goudron		45	370		100				470	45	515	71 63
Guénilles												
Seigle	888							3,039	888	3,039	3,927	741 00
Résine												
Sel	19	587	23		952			1	994	588	1,582	261 49
Pierre, pour la taille		591						7,228		7,819	7,819	1,563 80
" ouvrée						20		444		464	464	92 80
" impropre à la taille, non ouvrée	488	23			4,817	1,066			5,305	1,089	6,394	619 05
Graines, toutes sortes						135		2		137	137	27 40
Moutons												
Cendre de soude					84				84		84	12 60
Acier												
Sucre	139		29		868				1,036		1,036	138 40
Spiritueux, bière, etc.	5	2	4			246		36	9	284	293	56 83
Tabac, brut			2						2		2	0 30
Suif					33	13			33	13	46	7 55
Ferblanc			125						125		125	18 75
Térébenthine												
Blé	5,304	12,376				40,416	1,876	76,694	7,180	129,486	136,666	25,953 90

Blanc de plomb						1				1	1	0 20
Blanc de céruse												
Laine						395				395	395	79 00
Tous autres effets et marchandises non énumérés	805	303	133		25,916	1,180	1	195	26,855	1,678	28,533	4,231 37
Ecorce												
Barils, vides			10	112	3	87			13	199	212	20 13
Courbes pour bâtiments												
Flottes												
Bois de chauffage, sur navires	2,202	11,205	300						2,502	11,205	13,707	608 60
" " en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié sur navires	1,162	3,203		16,670		49,197		10,664	1,162	79,734	80,896	14,303 02
" " en radeaux				2						2	2	0 22
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires		215								215	215	32 25
" " " en radeaux	5	5							5	5	10	1 25
Liens de chemins de fer, sur navires		145	22	25				757	22	927	949	143 68
" " en radeaux												
Billots de sciage		1,508		1,370		158				3,036	3,036	111 50
Douves et fonds, barils												
" pipes								278		278	278	51 74
" Indes occidentales								360		360	360	67 24
Douves, saloirs		218						4		222	222	17 86
Bardeaux				1		32				33	33	22 77
Piquets et perches pour clôtures, sur navires		17								17	17	6 36
" " " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires		22,941		240				50,339		73,520	73,520	11,023 12
" " " en radeaux		1,720		6				18,883		20,609	20,609	3,308 55
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué					67	2			67	2	69	27 60
Total du fret payant péages	11,667	60,398	19,070	19,565	245,679	305,165	10,840	403,409	287,256	788,537	1,075,793	196,290 12
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du Saint-Laurent.												
Briques	9		83						92		92	
Ciment et chaux hydraulique	9		756						765		765	
Argile, chaux et sable	3								3		3	
Faïence et poterie			64						64		64	
Poisson			78						78		78	
Fleur de farine			48						48		48	
Verrerie, de toutes sortes	1		7						8		8	
Chevaux	1								1		1	
Fer, chemin de fer	18,084		729						18,813		18,813	
" en gueuse	78		46						124		124	
" tout autre	65		68						133		133	
Mélasse			56						56		56	
Clous	268		422						690		690	
Huile, en barils	4		3						7		7	

N° 6.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Lard			33						33		33	
Peinture	20		32						52		52	
Poix et goudron			12						12		12	
Sel	65		4,219						4,284		4,284	
Pierre, pour la taille			12						12		12	
Cendre de soude			783						783		783	
Acier			4						4		4	
Sucre	4		450						454		454	
Spiritueux, bière, etc	12		286						298		298	
Tabac, brut			1						1		1	
Ferblanc	57		37						94		94	
Térébenthine	1		1						2		2	
Blanc de plomb	2		11						13		13	
Blanc de céruse	21		31						52		52	
Laine			13						13		13	
Toutes autres marchandises non énumérées	262		1,219						1,481		1,481	
Bois de serv., en franch., de Welland au Port-Robinson		290								290	290	
Grand total du fret	30,633	60,688	28,574	19,565	245,679	305,165	10,840	403,409	315,726	788,827	1,104,553	

Total des péages sur navires		19,294 97
" " passagers		207 43
" " articles en franchise	84,284 58	
Amendes et dommages		4,346 89
Autres reçettes		20 48
Total du revenu, y compris les loyers de pouvoirs d'eau		220,159 89

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 20 novembre 1890.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 7.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu durant l'exercice terminé le 30 juin 1890.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonn'ux.	Montant des péages. — Montée.	Montant des péages. — Descente.	Total, montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	....	2	1	....	....	....	....	98	1	100	101	0 15	20 00	20 15
Pommes	....	....	21	....	....	....	....	....	21	....	21	3 15	....	3 15
Produits agricoles, non énumérés, légumes	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Produits agricoles, non énumérés, animaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Instruments aratoires	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Orge	....	....	5,710	....	....	2	....	....	5,710	2	5,712	856 50	0 40	856 90
Briques	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Os	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Soufre	....	....	....	....	56	....	....	....	56	....	56	8 40	....	8 40
Ciment et chaux hydraulique	....	....	17	....	52	....	....	....	69	....	69	10 35	....	10 35
Argile, chaux et sable	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Houille	80	....	....	....	197,919	615	7,707	31,592	205,706	32,207	237,913	41,141 20	5,472 40	46,613 60
Maïs	....	....	....	....	....	157,797	....	197,973	....	355,770	355,770	8,200 00	62,954 00	71,154 00
Bestiaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Coton, brut	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Faïence et poterie	....	1	1	....	....	1	....	....	1	2	3	0 15	0 40	0 55
Bois de teinture et matières tinctor.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Poisson	....	5	11	....	....	....	....	....	11	5	16	1 65	1 00	2 65
Lin et chanvre	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Fleur de farine	2	....	....	....	....	4,660	....	969	2	5,629	5,631	0 30	1,125 80	1,126 10
Meubles	....	....	6	....	1	27	....	6	7	33	40	1 05	6 60	7 65
Gypse	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Verrerie, de toutes sortes	1	....	15	....	....	....	....	....	16	....	16	2 40	....	2 40
Foin, pressé	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Cochons	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Chevaux	....	....	2	....	....	1	....	3	2	4	6	0 30	0 80	1 10
Peaux vert. et salées, cornes et sabots	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Glace	....	....	12,043	....	9,075	....	....	....	21,118	....	21,118	1,055 90	....	1,055 90
Fer, chemin de fer	3	....	44	....	....	....	....	....	47	....	47	7 05	....	7 05

N°. 7—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonne'x.	Montant des péages. — Montée.	Montant des péages. — Descente.	Total, péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Fer, en gueuse			44					613	44	613	657	6 60	122 60	129 20
" tout autre	105		105		963	521			1,173	521	1,694	175 95	104 20	280 15
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chimique, et autre minerai, excepté le fer		10						350		360	360		18 00	18 00
Saindoux et huile de saindoux						49		5		54	54		10 80	10 80
Farine, de toutes sortes			3			15,128		175	3	15,303	15,306	0 45	3,060 60	3,061 05
Viandes, autres que le lard						4		31		35	35		7 00	7 00
Marbre					4,499				4,499		4,499	674 85		674 85
Manille					48				48		48	7 20		7 20
Mélasse	2				226	88			228	88	316	34 20	17 60	51 80
Clous	70		14						84		84	12 60		12 60
Avoine		73				33,279		790		34,142	34,142		6,828 40	6,828 40
Huile, en barils		1						5		6	6		1 20	1 20
Tourteaux oléagineux								798		798	788		159 60	159 60
Pois														
Pommes de terre						1				1	1		0 20	0 20
Lard						41		1,077		1,118	1,118		223 60	223 60
Peinture						3				3	3		0 60	0 60
Poix et goudron			370		100				470		470	70 50		70 50
Guénilles														
Seigle	888							3,039	888	3,039	3,927	133 20	607 80	741 00
Résine														
Sel		587			952			1	952	588	1,540	142 80	117 60	260 40
Pierre, pour la taille		591						7,228		7,819	7,819		1,563 80	1,563 80
" ouvrée						20		444		464	464		92 80	92 80
" impropre à la taille, non ouvrée					4,817	1,066			4,817	1,066	5,883	481 50	106 50	588 00
Graines, de toutes sortes						135		2		137	137		27 40	27 40
Moutons														
Cendre de soude					84				84		84	12 60		12 60
Acier														
Sucre	9		29		868				906		906	135 90		135 90
Spiritueux, bière, etc	5		4			246		23	9	269	278	1 35	53 80	55 15
Tabac, brut			2						2		2	0 30		0 30

Suif					33	13			33	13	46	4 95	2 60	7 55
Ferblanc			125						125		125	18 75		18 75
Térébenthine														
Blé		11,117				40,416		75,111		126,644	126,644		25,328 80	25,328 80
Blanc de plomb						1				1	1		0 20	0 20
Blanc de céruse														
Laine						395				395	395		79 00	79 00
Tous autres effets et marchandises non énumérés	179	1	129		25,916	1,180	1	195	26,225	1,376	27,601	3,933 75	275 20	4,208 95
Ecorce														
Barils, vides					3	87			3	87	90	0 45	16 66	17 11
Courbes de navires														
Flottes														
Bois de chauffage, sur navires		660								660	660		44 00	44 00
" en radeaux														
Cercles														
Echalas à houblon														
Bois de service, scié, sur navires		2,332		16,670		49,197		10,664		78,863	78,863		14,186 47	14,186 47
" en radeaux														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires		215								215	215		32 25	32 25
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux		5								5	5		1 00	1 00
Liens de chem. de fer, sur navires		95						757		852	852		135 99	135 99
" " en radeaux														
Billots de sciage						158				158	158		14 40	14 40
Douves et fonds, barils								4		4	4		0 46	0 46
" " pipes								278		278	278		51 74	51 74
" " Indes Occiden.								360		360	360		67 24	67 24
Douves, saloirs														
Bardeaux						32				32	32		22 62	22 62
Piq. et perch. pour clôtures, sur nav.		17								17	17		6 36	6 36
" " en rad.														
Bois de constr., carré, sur navires		22,941		240				50,339		73,520	73,520		11,023 12	11,023 12
" " en radeaux		1,720						18,883		20,603	20,603		3,308 11	3,308 11
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué					67	2			67	2	69	26 80	0 80	27 60
Total du fret payant péages	1,344	40,373	18,696	16,910	245,679	305,165	7,708	401,813	273,427	764,261	1,037,688	57,163 25	137,302 52	194,465 77
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du Saint-Laurent.														
Briques	9		83						92		92			
Ciment et chaux hydraulique	9		756						765		765			
Argile, chaux et sable	3								3		3			
Poterie et faïence			64						64		64			
Poisson			78						78		78			

N° 7.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des peages. — Montée.	Montant des péages. — Descente.	Total. montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Fleur de farine			48						48		48			
Verrerie de toutes sortes	1		7						8		8			
Chevaux	1								1		1			
Fer, chemin de fer	18,084		729						18,813		18,813			
" en gueuse	78		46						124		124			
" tout autre	65		68						133		133			
Mélasse			56						56		56			
Clous	268		422						690		690			
Huile, en barils	4		3						7		7			
Lard			33						33		33			
Peinture	20		32						52		52			
Poix et goudron			12						12		12			
Sel	65		4,219						4,284		4,284			
Pierre, pour la taille			12						12		12			
Cendre de soude			783						783		783			
Acier			4						4		4			
Sucre	4		450						454		454			
Spiritueux, bière, etc	12		286						298		298			
Tabac, brut			1						1		1			
Ferblanc	57		37						94		94			
Térébenthine	1		1						2		2			
Blanc de plomb	2		11						13		13			
Blanc de céruse	21		31						52		52			
Laine			13						13		13			
Marchandises non énumérées	262		1,219						1,481		1,481			
Grand total, fret	20,310	40,373	28,200	16,910	245,679	305,165	7,708	401,813	301,897	764,261	1,066,158			
Total, péages sur navires												9,025 26	9,399 77	18,425 03
" passagers												42 25	55 40	97 65
" articles en franchise											.$4,270.50			
Total des péages												66,230 76	146,757 69	212,988 45

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX, OTTAWA, 20 novembre 1890. B. H. TEAKLES, *P. C., revenu des canaux.*

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 7.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes	20	713							20	713	733	20 50
Produits agricoles, non énumérés, légumes		1		420						421	421	21 03
do do animaux												
Instruments aratoires												
Orge				197						197	197	4 92
Briques	14	144		4					14	148	162	13 85
Os												
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique	1		15						16		16	1 54
Argile, chaux et sable		475								475	475	49 80
Houille	12	185					1,106		1,118	185	1,303	41 85
Maïs												
Bestiaux												
Coton, brut												
Faïence et poterie												
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson		2								2	2	0 05
Lin et chanvre												
Fleur de farine	7	2,812							7	2,812	2,819	70 54
Meubles		4								4	4	0 30
Gypse				308						308	308	3 85
Verrerie, de toutes sortes												
Foin, pressé												
Cochons												
Chevaux	13	5							13	5	18	0 39
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	18								18		18	1 80
Glace		450								450	450	2 82
Fer, chemin de fer												
Fer en gueuse	6								6		6	0 12

N° 8.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Fer, tout autre	3	3							3	3	6	0 29
Minerai de fer												
Cryolithe ou minerai chimique, et autre minerai, excepté le fer												
Saindoux et huile de saindoux												
Farine, de toutes sortes												
Viandes, autres que le lard												
Marbre												
Manille												
Mélasse												
Clous	48								48		48	0 93
Avoine		408								408	408	67 58
Huile, en barils												
Tourteaux oléagineux	5						150		155		155	4 30
Pois	240			210					240	210	450	25 50
Pommes de terre												
Lard												
Peinture												
Poix et goudron		45								45	45	1 13
Guénilles												
Seigle												
Résine												
Sel	19		23						42		42	1 09
Pierre, pour la taille												
" ouvrée												
" impropre à la taille, non ouvrée	488	23							488	23	511	31 05
Graines, de toutes sortes												
Moutons												
Cendre de soude												
Acier												
Sucre	130								130		130	2 50
Spiritueux, bière, etc		2						13		15	15	1 68
Tabac, brut												
Suif												
Ferblanc												

Térébenthine												
Blé	5,304	1,259					1,876	1,583	7,180	2,842	10,022	625 10
Blanc de plomb												
Blanc de céruse												
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	626	302	4						630	302	932	22 42
Ecorce												
Barils, vides			10	112					10	112	122	3 02
Courbes pour bâtiments												
Flottes												
Bois de chauffage, sur navires	2,202	10,545	300						2,502	10,545	13,047	564 60
" en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	1,162	871							1,162	871	2,033	116 55
" en radeaux				2						2	2	0 22
Mâts, esparset poteaux de télégr., sur navires												
" " en radeaux	5								5		5	0 25
Liens de chemins de fer, sur navires		50	22	25					22	75	97	7 69
" en radeaux												
Billots de sciage		1,508		1,370						2,878	2,878	97 10
Douves et fonds, barils		218								218	218	17 40
" " pipes												
" " Indes Occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux				1						1	1	0 15
Piquets et perches pour clôtures, sur navires												
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires												
" " en radeaux				6						6	6	0 44
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Total du fret payant péages	10,323	20,025	374	2,655			3,132	1,596	13,829	24,276	38,105	1,824 35
Bois de construction exempt de droit de passage de Welland à Port-Robinson		290								290	290	
Grand total, fret	10,323	20,315	374	2,655			3,132	1,596	13,829	24,566	38,395	

Total des péages sur navires	869 94
" passagers	109 78
" articles en franchise $14.08	
Total des péages	2,804 07

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX
OTTAWA, 20 novembre 1890.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

N° 9.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonn'x.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	.....	67	.....	.....	26	.....	.....	.....	26	67	93	2 60	13 40	16 00
Pommes	15	2,543	.....	.....	.....	.....	.....	1	15	2,544	2,559	1 42	373 06	374 48
Produits agricoles, non énumérés, légumes	1,349	108	.....	.....	.....	.....	33	.....	1,382	108	1,490	80 64	9 30	89 94
Produits agricoles, non énumérés, animaux	36	802	.....	.....	.....	.....	8	.....	44	802	846	3 87	113 57	117 44
Instruments aratoires	102	18	.....	.....	.....	.....	.....	.....	102	18	120	15 02	2 90	17 92
Orge	905	1,379	.....	.....	.....	.....	.....	.....	905	1,379	2,284	18 25	29 45	47 70
Briques	8,261	356	788	.....	202	.....	359	.....	9,610	356	9,966	384 66	20 50	405 16
Os	24	58	.....	326	.....	.....	.....	.....	24	384	408	0 90	51 97	52 87
Soufre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	84	.....	84	.....	84	3 16	.....	3 16
Ciment et chaux hydraulique	4,851	170	756	.....	.....	.....	.....	.....	5,607	170	5,777	637 51	9 41	646 92
Argile, chaux et sable	19,955	4,025	.....	.....	.....	.....	4,949	.....	24,904	4,025	28,929	948 65	204 15	1,152 80
Houille	.....	45,013	.....	.....	20	849	.....	86,401	70	132,263	132,283	0 75	18,052 51	18,053 26
Maïs	32	2,363	.....	.....	.....	78	.....	7,284	32	9,725	9,757	2 55	197 93	200 48
Bestiaux	40	395	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40	395	435	2 47	32 33	34 80
Coton, brut	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Faïence et poterie	116	32	65	.....	.....	.....	.....	.....	181	32	213	34 55	6 40	40 95
Bois de teint. et mat. tinctoria	36	19	.....	.....	.....	.....	122	.....	158	19	177	11 28	0 95	12 23
Poisson	596	211	78	.....	.....	.....	.....	.....	674	211	885	70 15	9 93	80 08
Lin et chanvre	.....	164	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	164	164	.....	6 15	6 15
Fleur de farine	751	490	48	.....	12	135	.....	1	811	626	1,437	62 19	83 62	145 81
Meubles	133	397	.....	.....	.....	.....	.....	.....	133	397	530	21 96	76 85	98 81
Gypse	2,154	350	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,154	350	2,504	27 56	21 83	49 39
Verrerie, de toutes sortes	364	72	7	.....	2	.....	17	1	390	73	463	74 36	13 10	87 46
Foin, pressé	1,277	615	.....	.....	65	.....	.....	.....	1,342	615	1,957	51 89	40 37	92 26
Cochons	1	31	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	31	32	0 04	4 65	4 69
Chevaux	104	261	.....	.....	2	.....	.....	.....	106	261	367	7 44	18 58	26 02
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	.....	15	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	18	18	.....	2 59	2 59
Glace	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Fer, chemin de fer	17,883		534						18,417		18,417	2,721 59		2,721 59
" en gueuse	4,619	40	46				140		4,805	40	4,845	692 83	1 52	694 35
" tout autre	16,607	3,032	51		3		50		16,711	3,032	19,743	838 49	119 20	957 69
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chimiq., et autre minerai, excep. le fer		2,326								2,326	2,326		116 30	116 30
Saindoux et huile de saindoux	37	11							37	11	48	3 68	1 09	4 77
Farines, de toutes sortes	55	883							55	883	938	4 63	60 73	65 36
Viandes, autres que le lard	17	34							17	34	51	1 59	2 02	3 61
Marbre	16						27		43		43	4 48		4 48
Manille	6	3							6	3	9	1 20	0 45	1 65
Mélasse	528	24	56				2,207		2,791	24	2,815	213 33	1 20	214 53
Clous	2,447	562	266						2,713	562	3,275	527 19	28 85	556 04
Avoine	683	2,109	5					790	688	2,899	3,587	26 02	83 25	109 27
Huiles (en barils)	791	277	22	2	11	95	365	68	1,189	442	1,631	149 65	59 75	209 40
Tourteaux oléagineux	21								21		21	2 03		2 03
Pois	957	22,043							957	22,043	23,000	19 25	444 41	463 66
Pommes de terre	32	30						1	32	31	63	1 68	4 25	5 93
Lard	273	402	33					4	306	406	712	31 70	28 38	60 08
Peinture	185	190	30				19		234	190	424	43 13	15 80	58 93
Poix et goudron	78	88	12				884		974	88	1,062	57 39	4 85	62 24
Guénilles	50	33							50	33	83	5 50	5 85	11 35
Seigle	2	1,947							2	1,947	1,949	0 16	39 07	39 23
Résine	17	62					1,384		1,401	62	1,463	71 18	3 10	74 28
Sel	3,579	130	3,922			17			7,501	147	7,648	1,017 47	6 15	1,023 62
Pierre, pour la taille	1,906	5,571					2,828	369	4,734	5,940	10,674	182 31	576 00	758 31
" ouvrée	168	50					10		178	50	228	9 75	10 00	19 75
" impropre à la taille, non ouvrée	974	1,221							974	1,221	2,195	19 50	66 75	86 25
Graines, de toutes sortes	6,909	608							6,909	608	7,517	278 93	25 08	304 01
Moutons	4	140							4	140	144	0 31	12 18	12 49
Cendre de soude	650	49	786				21		1,457	49	1,506	283 82	2 45	286 27
Acier	348	4	4						352	4	356	53 62	0 20	53 82
Sucre	3,605	4	93				1,365		5,063	4	5,067	754 50	0 50	755 00
Spiritueux, bière, etc	442	442	287						729	442	1,171	130 77	86 75	217 52
Tabac, brut	6	1	1						7	1	8	0 73	0 15	0 88
Suif	68								68		68	10 05		10 05
Etain	321	86	37						358	86	444	69 91	5 95	75 86
Térébenthine	16	6	1				162		179	6	185	11 35	0 30	11 65
Blé	29,758	3,690						1	29.758	3,691	33,449	620 25	73 97	694 22
Blanc de plomb	85	1	5						90	1	91	17 93	0 20	18 13
Blanc de céruse	325	7	29						354	7	361	70 56	0 35	70 91
Laine	21	2							21	2	23	2 59	0 30	2 89
Tous autres effets et marchandises non énumérés	6,849	2,829	1,053	270	762	534		25	8,664	3,658	12,322	1,389 36	529 45	1,918 81
Ecorce														
Barils, vides	127	79	42		55	15		9	224	103	327	26 01	15 22	41 23
Courbes pour bâtiments														
Flottes	589	4,944							580	4,944	5,524	10 15	86 52	96 67

N° 9.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonnaeux.		Total tonn'x.	Montant des péages. — Montée.	Montant des péages. — Descente.	Total, péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bois de chauffage, sur navires	4,151	7,389	600	.....	.....	.....	.....	.....	4,751	7,389	12,140	90 76	217 15	307 91
" en radeaux	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6	.....	6	0 25	.....	0 25
Cercles	.....	.....	.....	.....	3	.....	.....	.....	3	.....	3	0 30	.....	0 30
Echalas à houblon	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de serv., scié, sur navires.	20,815	27,456	552	360	.....	615	.....	.....	21,367	28,431	49,798	555 79	891 27	1,447 06
" en radeaux	.....	242	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	242	242	.....	10 02	10 02
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	.....	17,936	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17,936	17,936	.....	448 40	448 40
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	.....	3,948	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,948	3,948	.....	98 70	98 70
Liens de ch. de fer, sur navires	1,596	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,596	.....	1,596	31 88	.....	31 88
" " en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Billots de sciage	42	18,137	.....	.....	.....	.....	.....	.....	42	18,137	18,179	1 00	414 54	415 54
Douves et fonds, barils	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" pipes	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" Indes Occid.	.....	146	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	146	146	.....	5 49	5 49
Douves, saloirs	.....	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	10	.....	0 80	0 80
Bardeaux	8	46	16	.....	.....	.....	.....	.....	24	46	70	12 58	8 25	20 83
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	0 10	.....	0 10
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	.....	10	0 25	.....	0 25
Bois de const., car., sur navires	310	1,718	.....	.....	.....	.....	.....	.....	310	1,718	2,028	9 13	22 73	31 86
" " en radeaux	2,477	8,294	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,477	8,294	10,771	79 65	206 85	286 50
Traverses	.....	11,874	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11,874	11,874	.....	30 90	30 90
Articles en bois et bois en partie fabriqué	104	86	.....	.....	.....	.....	.....	.....	104	86	190	36 80	11 50	48 30
Total, fret payant péages	172,667	211,196	10,225	958	1,163	2,338	15,034	94,958	199,089	309,450	508,539	14,658 93	23,280 64	37,939 57
Articles en franch. ayant payé pleins péages sur le c. Welland.														
Cendre	.....	98	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	98	98			
Maïs	.....	186,430	.....	.....	.....	.....	.....	1,730	.....	188,160	188,160			

[1890]

Fleur de farine		7,087								7,087	7,087
Meubles		1								1	1
Chevaux		3								3	3
Farines, de toutes sortes		184								184	184
Viandes, autres que le lard		29								29	29
Marchandises non énumérées		129								129	129
Tourteaux oléagineux		798								798	798
Avoine		790								790	790
Huile, en barils		4								4	4
Lard		1,018								1,018	1,018
Seigle		2,404								2,404	2,404
Graines, de toutes sortes		2								2	2
Spiritueux, bière, etc		20								20	20
Blé		78,256						305		78,561	78,561
Bois de construction		3,319								3,319	3,319
Bois de serv., scié, sur navires		4,586						1,293		5,879	5,879
" " en radeaux		384								384	384
Articles en franchise, par arrêté du conseil.											
Ciment et chaux hydraulique		268								268	268
Argile, chaux et sable	744	129							744	129	873
Houille	60,519		119				37,534		98,172		98,172
Flottes	580								580		580
Bois de construct., sur navires	17								17		17
Marchandises	5								5		5
Pierre, ouvrée		2,561								2,561	2,561
" non ouvrée		9,456								9,456	9,456
" pour la taille	750								750		750
Cryolithe, en fr., ayant payé pleins péages s. le c. Rideau		10								10	10
Grand total, fret	235,282	509,162	10,344	958	1,163	2,338	52,568	98,286	299,357	610,744	910,101

Total, péages sur navires	9,258 88	6,200 38	15,459 26
" passagers	615 87	1,958 92	2,574 79
" marchandises en franchise			
Quaiage et emmagasinage			5,293 93
Amendes et dommages			140 00
Hivernage, droits de bassin et autres recettes			9,196 86
Total du revenu, non compris les loyers de pouvoirs d'eau			70,604 41

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 20 novembre 1890.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 10.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent et le montant du revenu perçu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	...	63	...	...	...	...	...	...	...	63	63	...	12 60	12 60
Pommes	...	2,467	...	...	...	...	...	...	...	2,467	2,467	...	370 05	370 05
Produits agricoles, non énumérés, legumes	254	41	...	...	...	...	...	...	254	41	295	38 10	6 15	44 25
Produits agricoles, non énumérés, animaux	2	689	...	...	...	...	...	...	2	689	691	0 30	103 35	103 65
Instruments aratoires	...	11	...	...	...	...	...	...	...	11	11	...	2 20	2 20
Orge	...	1,140	...	...	...	...	...	...	...	1,140	1,140	...	24 10	24 10
Briques	111	...	68	...	...	...	...	...	179	...	179	26 85	...	26 85
Os	...	39	...	...	...	...	...	...	...	39	39	...	5 85	5 85
Soufre	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Ciment et chaux hydraulique	1,955	3	756	...	...	...	...	...	2,711	3	2,714	406 65	0 45	407 10
Argile, chaux et sable	33	377	...	...	...	...	...	...	33	377	410	4 95	56 55	61 50
Houille	...	42,195	...	...	...	...	...	68,407	...	110,602	110,602	...	16,551 70	16,551 70
Maïs	...	2,102	...	...	...	...	...	7,228	...	9,330	9,330	...	186 60	186 60
Bestiaux	...	49	...	...	...	...	...	...	...	49	49	...	7 35	7 35
Coton, brut	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Poterie et faïence	50	32	65	...	...	...	...	...	115	32	147	23 00	6 40	29 40
Bois de teint. et matières tinct.	14	...	...	...	...	...	...	...	14	...	14	2 80	...	2 80
Poisson	239	14	78	...	...	...	...	...	317	14	331	47 55	2 10	49 65
Lin et chanvre	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Fleur de farine	...	488	48	...	...	...	...	...	48	488	536	7 20	73 20	80 40
Meubles	35	376	...	...	...	...	...	...	35	376	411	7 00	75 20	82 20
Gypse	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Verrerie, de toutes sortes	311	62	7	...	...	...	...	1	318	63	381	63 60	12 60	76 20
Foin, pressé	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Cochons	...	31	...	...	...	...	...	...	...	31	31	...	4 65	4 65
Chevaux	7	34	...	...	...	...	...	...	7	34	41	1 05	5 10	6 15
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	...	14	...	...	...	...	...	3	...	17	17	...	2 55	2 55
Glace	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

Fer, chemin de fer	17,498		534						18,032		18,032	2,704 80		2,704 80
" en gueuse	4,414		46						4,460		4,460	668 74		668 74
" tout autre	1,595	29	51						1,646	29	1,675	246 90	4 35	251 25
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chimiq., et autr. min. excepté le fer		2,247								2,247	2,247		112 35	112 35
Saindoux et huile de saindoux	2	6							2	6	8	0 30	0 90	1 20
Farines, de toutes sortes		232								232	232		34 80	34 80
Viandes, autres que le lard	1	6							1	6	7	0 15	0 90	1 05
Marbre	9								9		9	1 80		1 80
Manille	6	2							6	2	8	1 20	0 40	1 60
Mélasse	232		56						288		288	57 60		57 60
Clous	1,963	5	266						2,229	5	2,234	445 77	1 00	446 77
Avoine		483						785		1,268	1,268		27 44	27 44
Huile, en barils	431	199							431	199	630	86 20	39 80	126 00
Tourteaux oléagineux														
Pois		5,953								5,953	5,953		122 31	122 31
Pommes de terre		26								26	26		3 90	3 90
Lard	25	105	33					1	58	106	164	7 39	16 65	24 04
Peinture	166	42	30						196	42	238	39 20	8 40	47 60
Poix et goudron	31	3	12						43	3	46	8 60	0 60	9 20
Guénilles	5	27							5	27	32	1 00	5 40	6 40
Seigle		1,134								1,134	1,134		22 81	22 81
Résine	1								1		1	0 20		0 20
Sel	1,759		3,921						5,680		5,680	852 00		852 00
Pierre pour la taille	23	1,371						369	23	1,740	1,763	3 45	261 00	264 45
" ouvrée	1	50							1	50	51	0 20	10 00	10 20
" impropre à la taille, non ouvrée		672								672	672		55 80	55 80
Graines, de toutes sortes	169	19							169	19	188	25 35	2 85	28 20
Moutons		21								21	21		3 15	3 15
Cendre de soude	604		786						1,390		1,390	277 99		277 99
Acier	329		4						333		333	51 25		51 25
Sucre	2,860	2	93						2,953	2	2,955	590 58	0 40	590 98
Spiritueux, bière, etc	160	431	287						447	431	878	89 40	86 20	175 60
Tabac, brut		1	1						1	1	2	0 15	0 15	0 30
Suif	65								65		65	9 75		9 75
Etain	260	11	37						297	11	308	59 40	2 20	61 60
Térébenthine	15		1						16		16	3 20		3 20
Blé	190	1,208							190	1,208	1,398	28 50	24 29	52 79
Blanc de plomb	78	1	5						83	1	84	16 60	0 20	16 80
Blanc de céruse	310		29						339		339	67 80		67 80
Laine	16	2							16	2	18	2 40	0 30	2 70
Tous autres effets et marchandises non énumérés	3,958	1,907	1,041					16	4,999	1,923	6,922	999 75	384 60	1,384 35
Ecorce														
Barils, vides	85	62	1						86	62	148	15 46	12 28	27 74
Courbes pour bâtiments														
Flottes														
Bois de chauffage, sur navires		1,089								1,089	1,089		69 35	69 35

N° 10.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonn'x.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bois de chauffage, en radeaux	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Cercles	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Echalas à houblon	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bois de service, scié, sur nav.	48	950	110	...	...	615	...	...	158	1,565	1,723	14 10	202 45	216 55
" " en radeaux	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Liens de ch. de fer, sur nav.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
" en radeaux.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Billots de sciage	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Douves et fonds, barils	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
" " pipes	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
" " Indes Occid	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Douves, saloirs	...	10	...	...	...	...	...	...	...	10	10	...	0 80	0 80
Bardeaux	...	...	16	...	...	...	...	...	16	...	16	10 98	...	10 98
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bois de const., carré, sur nav.	20	...	...	...	...	...	...	...	20	...	20	1 00	...	1 00
" " en radeaux	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Traverses	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Articles en bois et bois en partie fabriqué	77	9	...	...	...	...	...	...	77	9	86	30 80	3 60	34 40
Total du fret payant péages	40,417	68,542	8,382	...	...	615	...	76,810	48,799	145,967	194,766	8,049 01	19,030 38	27,079 39
Articles exempts de droits ayant payé pleins péages sur le canal Welland.														
Cendre	...	98	...	...	...	...	...	...	...	98	98			
Maïs	...	182,269	...	...	...	...	...	1,730	...	183,999	183,999			

Fleur de farine		6,947								6,947	6,947			
Meubles		1								1	1			
Chevaux		3								3	3			
Farines, de toutes sortes		184								184	184			
Viandes, autres que le lard		29								29	29			
Marchandises		129								129	129			
Tourteaux oléagineux		798								798	798			
Avoine		790								790	790			
Huile, en barils		4								4	4			
Lard		1,018								1,018	1,018			
Orge		2,404								2,404	2,404			
Graines, de toutes sortes		2								2	2			
Spiritueux, bière, etc		20								20	20			
Blé		78,226						305		78,531	78,531			
Bois de service, scié, sur nav.		4,586						1,293		5,879	5,879			
" " en radeaux		384								384	384			
Bois de constr., carré, en rad.		3,319								3,319	3,319			
Houille, par arr. en conseil	5,149		11						5,160		5,160			
Cryolithe		10								10	10			
Grand total du fret	45,566	349,763	8,393			615		80,138	53,959	430,516	484,475			

Total, péages sur navires	4,722 31	4,687 79	9,410 10
" " passagers	252 30	1,439 45	1,691 75
" " marchandises en franchise $8,375 68			
Total, péages	13,023 62	25,157 62	38,181 24

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 20 novembre 1890.

N° 11.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1890.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	.....	4	.....	.....	26	.....	.....	.....	26	4	30	2 60	0 80	3 40
Pommes	15	76	.....	.....	.....	.....	.....	1	15	77	92	1 42	3 01	4 43
Produits agricoles, non énumérés, légumes	1,095	67	.....	.....	.....	.....	33	.....	1,128	67	1,195	42 54	3 15	45 69
Produits agricoles, non énumérés, animaux	34	113	.....	.....	.....	.....	8	.....	42	113	155	3 57	10 22	13 79
Instruments aratoires	102	7	.....	.....	.....	.....	.....	.....	102	7	109	15 02	0 70	15 72
Orge	905	239	.....	.....	.....	.....	.....	.....	905	239	1,144	18 25	5 35	23 60
Briques	8,150	356	720	.....	202	.....	359	.....	9,431	356	9,787	357 81	20 50	378 31
Os	24	19	.....	326	.....	.....	.....	.....	24	345	369	0 90	46 12	47 02
Soufre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	84	.....	84	.....	84	3 16	.....	3 16
Ciment et chaux hydraulique	2,896	167	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,896	167	3,063	230 86	8 96	239 82
Argile, chaux et sable	19,922	3,648	.....	.....	.....	.....	4,949	.....	24,871	3,648	28,519	943 70	147 60	1,091 30
Houille	.....	2,818	.....	.....	20	849	.....	17,994	20	21,661	21,681	0 75	1,500 81	1,501 56
Maïs	32	261	.....	.....	.....	78	.....	56	32	395	427	2 55	11 33	13 88
Bestiaux	40	346	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40	346	386	2 47	24 98	27 45
Coton, brut	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Faïence et poterie	66	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	66	.....	66	11 55	.....	11 55
Bois de teint. et mat. tinctor.	22	19	.....	.....	.....	.....	122	.....	144	19	163	8 48	0 95	9 43
Poisson	357	197	.....	.....	.....	.....	.....	.....	357	197	554	22 60	7 83	30 43
Lin et chanvre	.....	164	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	164	164	.....	6 15	6 15
Fleur de farine	751	2	.....	.....	12	135	.....	1	763	138	901	54 99	10 42	65 41
Meubles	98	21	.....	.....	.....	.....	.....	.....	98	21	119	14 96	1 65	16 61
Gypse	2,154	350	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,154	350	2,504	27 56	21 83	49 39
Verrerie, de toutes sortes	53	10	.....	.....	2	.....	17	.....	72	10	82	10 76	0 50	11 26
Foin, pressé	1,277	615	.....	.....	65	.....	.....	.....	1,342	615	1,957	51 89	40 37	92 26
Cochons	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	0 04	.....	0 04
Chevaux	97	227	.....	.....	2	.....	.....	.....	99	227	326	6 39	13 48	19 87
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1	.....	0 04	0 04
Glace	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Fer, chemin de fer	385								385		385	16 79		16 79
" en gueuse	205	40					140		345	40	385	24 09	1 52	25 61
" tout autre	15,012	3,003			3		50		15,065	3,003	18,068	591 59	114 85	706 44
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chim., et autre minerai, excepté le fer		79								79	79		3 95	3 95
Saindoux et huile de saindoux	35	5							35	5	40	3 38	0 19	3 57
Farines, de toutes sortes	55	651							55	651	706	4 63	25 93	30 56
Viandes, autres que le lard	16	28							16	28	44	1 44	1 12	2 56
Marbre	7						27		34		34	2 68		2 68
Manille		1								1	1		0 05	0 05
Mélasse	296	24					2,207		2,503	24	2,527	155 73	1 20	156 93
Clous	484	557							484	557	1,041	81 42	27 85	109 27
Avoine	683	1,626	5					5	688	1,631	2,319	26 02	55 81	81 83
Huile, en barils	360	78	22	2	11	95	365	68	758	243	1,001	63 45	19 95	83 40
Tourteaux oléagineux	21								21		21	2 03		2 03
Pois	957	16,090							957	16,090	17,047	19 25	322 10	341 35
Pommes de terre	32	4						1	32	5	37	1 68	0 35	2 03
Lard	248	297						3	248	300	548	24 31	11 73	36 04
Peinture	19	148					19		38	148	186	3 93	7 40	11 33
Poix et goudron	47	85					884		931	85	1,016	48 79	4 25	53 04
Guénilles	45	6							45	6	51	4 50	0 45	4 95
Seigle	2	813							2	813	815	0 16	16 26	16 42
Résine	16	62					1,384		1,400	62	1,462	70 98	3 10	74 08
Sel	1,820	130	1			17			1,821	147	1,968	165 47	6 15	171 62
Pierre, pour la taille	1,883	4,200					2,828		4,711	4,200	8,911	178 86	315 00	493 86
" ouvrée	167						10		177		177	9 55		9 55
" impropre à la taille, non ouvrée	974	549							974	549	1,523	19 50	10 95	30 45
Graines, de toutes sortes	6,740	589							6,740	589	7,329	253 58	22 23	275 81
Moutons	4	119							4	119	123	0 31	9 03	9 34
Cendre de soude	46	49					21		67	49	116	5 83	2 45	8 28
Acier	19	4							19	4	23	2 37	0 20	2 57
Sucre	745	2					1,365		2,110	2	2,112	163 92	0 10	164 02
Spiritueux, bière, etc	282	11							282	11	293	41 37	0 55	41 92
Tabac, brut	6								6		6	0 58		0 58
Suif	3								3		3	0 30		0 30
Etain	61	75							61	75	136	10 51	3 75	14 26
Térébenthine	1	6					162		163	6	169	8 15	0 30	8 45
Blé	29,568	2,482						1	29,568	2,483	32,051	591 75	49 68	641 43
Blanc de plomb	7								7		7	1 33		1 33
Blanc de céruse	15	7							15	7	22	2 76	0 35	3 11
Laine	5								5		5	0 19		0 19
Tous autres effets et marchandises non énumérés	2,891	922	12	270	762	534		9	3,665	1,735	5,400	389 61	144 85	534 46
Ecorce														
Barils, vides	42	17	41		55	15		9	138	41	179	10 55	2 94	13 49
Courbes pour bâtiments														
Flottes	580	4,944							580	4,944	5,524	10 15	86 52	96 67
Bois de chauffage, sur navires	4,151	6,300	600						4,751	6,300	11,051	90 76	147 80	238 56

N° 11—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article traneporté, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonn'x.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente,	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bois de chauffage, en radeaux	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6	.....	6	0 25	.....	0 25
Cercles	.....	.....	.....	.....	3	.....	.....	.....	3	.....	3	0 30	.....	0 30
Echalas à houblon	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de service, scié, sur nav.	20,767	26,506	442	360	.....	.....	.....	.....	21,209	26,866	48,075	541 69	688 82	1,230 51
" en rad.	.....	242	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	242	242	.....	10 02	10 02
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	.....	17,936	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17,936	17,936	.....	448 40	448 40
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	.....	3,948	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,948	3,948	.....	98 70	98 70
Liens de ch. de fer, sur navires	1,596	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,596	.....	1,596	31 88	.....	31 88
" en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Billots de sciage	42	18,137	.....	.....	.....	.....	.....	.....	42	18,137	18,179	1 00	414 54	415 54
Douves et fonds, barils	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" pipes	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" Indes Occi.	.....	146	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	146	146	.....	5 49	5 49
Douves, saloirs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bardeaux	8	46	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8	46	54	1 60	8 25	9 85
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	0 10	.....	0 10
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	.....	10	0 25	.....	0 25
Bois de const., carré, sur nav.	290	1,718	.....	.....	.....	.....	.....	.....	290	1,718	2,008	8 13	22 73	30 86
" en rad.	2,477	8,294	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,477	8,294	10,771	79 65	206 85	286 50
Traverses	.....	11,874	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11,874	11,874	.....	30 90	30 90
Articles en bois et bois en partie fabriqué	27	77	.....	.....	.....	.....	.....	.....	27	77	104	6 00	7 90	13 90
Total du fret payant péages	132,250	142,654	1,843	958	1,163	1,723	15,034	18,148	150,290	163,483	313,773	5,609 92	5,250 26	10,860 18
Articles en franchise ayant payé les péages sur le canal Welland.														
Maïs	.....	4,161	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,161	4,161			
Fleur de farine	.....	140	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	140	140			
Blé	.....	30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30	30			

[1890]

Articles en franchise, par arrêté du conseil.														
Ciment et chaux hydraulique	.....	268	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	268	268			
Argile, chaux et sable	744	129	.....	.....	.....	.....	.....	.....	744	129	873			
Houille	55,370	.....	108	.....	.....	.....	37,534	.....	93,012	.....	93,012			
Flottes	580	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	580	.....	580			
Bois de serv., scié, sur navires	17	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17	.....	17			
Marchandises	5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5	.....	5			
Pierre, ouvrée	.....	2,561	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,561	2,561			
" non ouvrée	.....	9,456	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9,456	9,456			
" pour la taille	750	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	750	.....	750			
Grand total, fret	189,716	159,399	1,951	958	1,163	1,723	52,568	18,148	245,398	180,228	425,626			
Total, péages sur navires												4,536 57	1,512 59	6,049 16
" " passagers												363 57	519 47	883 04
" " marchandises en franchise											$5,601 85			
Total, péages												$10,510 06	7,282 32	17,792 38

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 20 novembre 1890.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 12.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de l'Ottawa et le montant du revenu perçu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		1								1	1	0 19
Pommes		4								4	4	0 28
Produits agricoles, non énumérés, légumes		47								47	47	2 59
do do animaux		945								945	945	84 46
Instruments aratoires		17								17	17	2 72
Orge		177								177	177	14 27
Briques												
Os		11								11	11	1 10
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique		191								191	191	8 73
Argile, chaux et sable		5,892								5,892	5,892	157 06
Houille		216					128		128	216	344	12 13
Maïs		2								2	2	0 20
Bestiaux	1	510							1	510	511	33 16
Coton, brut												
Poterie et faïence		7								7	7	1 33
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson		4								4	4	0 40
Lin et chanvre												
Fleur de farine		16								16	16	1 34
Meubles		29								29	29	4 68
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes		3								3	3	0 57
Foin, pressé		367								367	367	32 62
Cochons		19								19	19	1 61
Chevaux	7	202							7	202	209	12 79
Peaux vertes et salées, cornes et sabots		27								27	27	2 55
Glace												
Fer, chemin de fer												
Fer en gueuse												

Fer, tout autre		26								26	26	2 56
Minerai de fer												
Cryolithe ou minerai chimiq., et aut. min. exc. le fer		724								724	724	38 54
Saindoux et huile de saindoux		1								1	1	0 10
Farines, de toutes sortes		9								9	9	0 89
Viandes, autres que le lard		10		1						11	11	1 16
Marbre												
Manille												
Mélasse		1								1	1	0 19
Clous												
Avoine	1	1,222							1	1,222	1,223	80 09
Huile, en barils		4								4	4	0 38
Tourteaux oléagineux												
Pois		1,261								1,261	1,261	79 85
Pommes de terre		193								193	193	16 23
Lard	1	6							1	6	7	0 60
Peinture		1								1	1	0 19
Poix et goudron												
Guénilles		6								6	6	1 14
Seigle		3								3	3	0 30
Résine												
Sel												
Pierre, pour la taille	250								250		250	5 00
" ouvrée												
" impropre à la taille, non ouvrée	90								90		90	0 96
Graines, de toutes sortes		18								18	18	1 73
Moutons		289								289	289	20 53
Cendre de soude		1								1	1	0 19
Acier												
Sucre												
Spiritueux, bière, etc												
Tabac, brut												
Suif		1								1	1	0 10
Etain												
Térébenthine												
Blé		59								59	59	4 75
Blanc de plomb												
Blanc de céruse												
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	22	304							22	304	326	47 79
Ecorce		13								13	13	1 27
Barils, vides		60								60	60	7 89
Courbes pour bâtiments												
Flottes	50	9,490							50	9,490	9,540	86 10
Bois de chauffage, sur navires		40,297		1,509						41,806	41,806	1,694 36
" " en radeaux		216								216	216	2 16
Cercles		27								27	27	2 36
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires		439,519		143,390						582,909	582,909	45,216 70
" " en radeaux		332								332	332	5 60

N° 12.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires		8								8	8	0 27
" " en radeaux												
Liens de chemin de fer, sur navires		1,935								1,935	1,935	250 71
" " en radeaux		260								260	260	8 67
Billots de sciage		2,100								2,100	2,100	48 00
Douves et fonds, barils												
" " pipes												
" " Indes Occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux		147		170						317	317	203 36
Piquets et perches pour clôtures, sur navires		3								3	3	0 66
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires												
" " en radeaux		980								980	980	14 49
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué	19								19		19	3 80
Total du fret payant péages	441	508,213		145,070			128		569	653,283	653,852	48,224 45
Articles exempts de droits, par arrêté du conseil—												
Bois de chauffage		4,410								4,410	4,410	
Flottes		23,206								23,206	23,206	
Bois de service, scié		1,490								1,490	1,490	
Liens de chemin de fer		3,413								3,413	3,413	
Billots de sciage		25,747								25,747	25,747	
Bardeaux		6								6	6	
Bois de construction, carré		260								260	260	
Grand total, fret	441	566,745		145,070			128		569	711,815	712,384	

Total, péages sur navires		4,652 96
" passagers		190 51
" marchandises en franchise	$686 59	.....
Quaiage et emmagasinage		8 00
Amendes et dommages		18 00
Total du revenu, non compris les loyers de pouvoirs d'eau		53,093 92

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 20 novembre 1890.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 13.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Chambly, et le montant du revenu perçu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes		154				2		243		399	399	36 68
Produits agricoles, non énumérés, légumes		11								11	11	0 37
do do animaux												
Instruments aratoires												
Orge		567	511						511	567	1,078	52 99
Briques	56							627	56	627	683	63 54
Os												
Soufre								183		183	183	33 12
Ciment et chaux hydraulique								369		369	369	36 90
Argile, chaux et sable	684							5,451	684	5,451	6,135	610 08
Houille		36						78,489		78,525	78,525	7,751 28
Maïs												
Bestiaux		44								44	44	1 48
Coton, brut												
Faïence et poterie		10								10	10	1 00
Bois de teinture et matières tinctoriales								42		42	42	4 20
Poisson												
Lin et chanvre												
Fleur de farine	255								255		255	8 50
Meubles		2								2	2	0 20
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes												
Foin, pressé	195	731	382						577	731	1,308	75 93
Cochons												
Chevaux		26								26	26	0 93
Peaux vertes et salées, cornes et sabots												
Glace												
Fer, chemin de fer												
Fer en gueuse								140		140	140	14 00
Fer, tout autre												

Minerai de fer												
Cryolithe ou minerai chim., et autre min., exc. le fer												
Saindoux et huile de saindoux												
Farines, de toutes sortes												
Viandes, autres que le lard												
Marbre												
Manille												
Mélasse								2,554		2,554	2,554	283 07
Clous												
Avoine		1,461								1,461	1,461	48 76
Huile, en barils		7						393		400	400	38 63
Tourteaux oléagineux												
Pois		31								31	31	1 04
Pommes de terre	3								3		3	0 30
Lard												
Peinture								7		7	7	0 70
Poix et goudron												
Guénilles								1,002		1,002	1,002	100 20
Seigle												
Résine								1,296		1,296	1,296	129 60
Sel												
Pierre, pour la taille		61						1,679		1,740	1,740	171 97
" ouvrée								264		264	264	26 40
" impropre à la taille, non ouvrée								146		146	146	14 60
Graines, de toutes sortes												
Moutons	6	150							6	150	156	5 20
Cendre de soude								283		283	283	23 70
Acier								110		110	110	11 00
Sucre								1,203		1,203	1,203	120 30
Spiritueux, bière, etc												
Tabac, brut												
Suif								3		3	3	0 30
Etain												
Térébenthine								163		163	163	16 30
Blé		45								45	45	1 50
Blanc de plomb												
Blanc de céruse												
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	429	179						2,818	429	2,997	3,426	288 72
Ecorce												
Barils, vides	5								5		5	0 34
Courbes pour bâtiments												
Flottes												
Bois de chauffage, sur navires	447	60	4,061						4,508	60	4,568	155 97
" " en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	1,760	61	80,120					14	81,880	75	81,955	4,859 47
" " en radeaux												

N° 13.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Mâts, espars et poteaux ds télégraphe sur navires												
" " en radeaux												
Liens de chemins de fer, sur navires	2,350								2,350		2,350	192 69
" " en radeaux												
Billots de sciage												
Douves et fonds, barils												
" pipes												
" Indes Occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	64								64		64	11 17
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	18								18		18	1 22
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires												
" " en radeaux												
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Total du fret payant péages	6,272	3,636	85,074			2		97,479	91,346	101,117	192,463	15,194 35
Houille, en franchise	322								322		322	
Grand total, fret	6,594	3,636	85,074			2		97,479	91,668	101,117	192,785	

Total, péages sur navires		2,397 07
" passagers		78 01
" marchandises en franchise	$32.20	
Amendes et dommages		33 00
Total du revenu, non compris les loyers de pouvoirs d'eau		$17,702 43

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 20 novembre 1890.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 14.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Rideau, et le montant du revenu perçu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1890.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	7	1							7	1	8	0 79
Pommes	2	17							2	17	19	0 46
Produits agricoles, non énumérés, légumes	11	14							11	14	25	0 68
do do animaux	399	165							399	165	564	14 41
Intruments aratoires	63	89							63	89	152	14 95
Orge	269								269		269	6 37
Briques	152	4							152	4	156	3 78
Os		28								28	28	0 91
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique	221	14							221	14	235	5 96
Argile, chaux et sable	317	6							317	6	323	7 68
Houille	9,517								9,517		9,517	422 73
Maïs	1	45							1	45	46	1 40
Bestiaux	2	6							2	6	8	0 23
Coton, brut												
Faïence et poterie	30	9							30	9	39	3 86
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson	79	1							79	1	80	2 03
Lin et chanvre	1								1		1	0 03
Fleur de farine	56	347							56	347	403	11 63
Meubles	11	17							11	17	28	2 61
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes	38	1							38	1	39	3 48
Foin, pressé	160								160		160	3 81
Cochons												
Chevaux	6	8							6	8	14	0 45
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	2								2		2	0 06
Glace												
Fer, chemin de fer	5	52							5	52	57	1 34
" en gueuse	136								136		136	5 30

N° 14.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Fer, tout autre	305	34							305	34	339	9 39
Minerai de fer												
Cryolithe ou minerai chimique et autre minerai, excepté le fer	121	1,417							121	1,417	1,538	76 90
Saindoux et huile de saindoux	25	1							25	1	26	0 78
Farines, de toutes sortes	28	26							28	26	54	1 61
Viandes, autres que le lard	15	7							15	7	22	0 53
Marbre	1	2							1	2	3	0 27
Manille												
Mélasse	61	10							61	10	71	6 25
Clous	306	2							306	2	308	27 45
Avoine	21	40							21	40	61	1 85
Huile, en barils	56	155							56	155	211	19 20
Tourteaux oléagineux	9								9		9	0 23
Pois	59	9							59	9	68	1 62
Pommes de terre	50	43							50	43	93	2 67
Lard	114	32							114	32	146	4 23
Peinture	13								13		13	1 44
Poix et goudron	16								16		16	1 42
Guénilles	1	8							1	8	9	1 07
Seigle	106	3							106	3	109	2 62
Résine	2								2		2	0 18
Sel	681	90							681	90	771	25 01
Pierre, pour la taille	119	201							119	201	320	12 46
" ouvrée		2								2	2	0 18
" impropre à la taille, non ouvrée	270	436							270	436	706	14 43
Graines, de toutes sortes	23								23		23	0 72
Moutons	3								3		3	0 10
Cendre de soude	23								23		23	2 01
Acier	16	1							16	1	17	0 78
Sucre	233	72							233	72	305	28 69
Spritueux, bière, etc	97	33							97	33	130	12 14
Tabac, brut												
Suif	7								7		7	0 19
Etain	25	2							25	2	27	2 40

Térébenthine												
Blé		266								266	266	6 30
Blanc de plomb	20	1							20	1	21	1 97
Blanc de céruse	49								49		49	4 38
Laine	1								1		1	0 03
Tous autres effets et marchandises non énumérés	510	356							510	356	866	85 47
Ecorce												
Barils, vides	26	2							26	2	28	1 90
Courbes pour bâtiments												
Flottes	4,248	110							4,248	110	4,358	77 35
Bois de chauffage, sur navires	12,504	825							12,504	825	13,329	223 40
" en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon	79								79		79	11 50
Bois de service, scié, sur navires	36,449	6,867	10,382						46,831	6,867	53,698	2,494 91
" en radeaux	68	13							68	13	81	6 47
Mâts, esparset poteaux de télégr., sur navires												
" " en radeaux												
Liens de chemins de fer, sur navires	6,519								6,519		6,519	755 18
" en radeaux	429								429		429	45 59
Billots de sciage		559								559	559	12 78
Douves et fonds, barils												
" " pipes												
" " Indes Occidentales												
Douves, saloirs	8								8		8	0 30
Bardeaux	80	86							80	86	166	53 89
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	17	1							17	1	18	2 64
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires												
" " en radeaux	1,880								1,880		1,880	105 28
Traverses	2,528								2,528		2,528	29 96
Articles en bois et bois en partie fabriqué	4	1							4	1	5	0 90
Total du fret payant péages	79,710	12,537	10,382						90,092	12,537	102,629	4,693 97
Houille, en franchise, par arrêté du conseil	5,176								5,176		5,176	
Bois de chauffage	19,245	2,340							19,245	2,340	21,585	
Grand total, fret	104,131	14,877	10,382						114,513	14,877	129,390	

Total, péages sur navires	1,870 98
" passagers	66 39
" houille en franchise, $138.15 ; bois de chauffage, $359.75.	
Quaiage et emmagasinage	117 90
Amendes et dommages	5 00
Autres revenus	27 68
Total du revenu, à part les loyers de pouvoirs d'eau	$6,781 92

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 20 novembre 1890.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 12.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Saint-Pierre, et le montant du revenu perçu, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1890.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonn'x.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Poisson	129	965	.....	.....	.....	.....	.....	.....	129	965	1,094	10 94
Fleur de farine	1,299	708	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,299	708	2,007	20 07
Houille	2,139	18,857	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,139	18,857	20,996	209 96
Bois de service	3,734	1,628	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,734	1,628	5,362	53 62
Autres produits agricoles	9,860	6,216	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9,860	6,216	16,076	160 76
Autres marchandises	841	365	.....	.....	.....	.....	.....	.....	841	365	1,206	12 06
Total du fret payant péages	18,002	28,739	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18,002	28,739	46,741	467 41
Péages sur navires												1,985 84
Total du revenu												2,453 25

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 20 novembre 1890.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 16 —TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1890.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes												
Produits agricoles, non énumérés, légumes												
do do animaux												
Instruments aratoires												
Orge												
Briques	11	17							11	17	28	1 96
Os												
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique												
Argile, chaux et sable												
Houille												
Maïs												
Bestiaux												
Coton, brut												
Faïence et poterie	1								1		1	0 25
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson												
Lin et chanvre												
Fleur de farine		8							8		8	0 08
Meubles												
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes												
Foin, pressé												
Cochons												
Chevaux												
Peaux vertes et salées, cornes et sabots												
Glace												
Fer, chemin de fer												
Fer en gueuse												
Fer de toutes sortes												

N° 16.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total tonneaux.	Montant des peages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Minerai de fer	8								8		8	0 08
Cryolithe ou minerai chimiq. et autr. min., exc. le fer												
Saindoux et huile de saindoux												
Farines, de toutes sortes												
Viandes, autres que le lard												
Marbre												
Manille												
Mélasse												
Clous												
Avoine												
Huile, en barils												
Tourteaux oléagineux												
Pois												
Pommes de terre												
Lard												
Peinture												
Poix et goudron												
Guénilles												
Seigle												
Résine												
Sel												
Pierre pour la taille												
" ouvrée												
" impropre à la taille, non ouvrée												
Graines, de toutes sortes												
Moutons												
Cendre de soude												
Acier												
Sucre												
Spiritueux, bière, etc												
Tabac, brut												
Suif												
Etain												
Térébenthine												

Blé												
Blanc de plomb												
Blanc de céruse												
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	97	42							97	42	139	4 15
Ecorce	336								336		336	4 06
Barils, vides												
Courbes pour bâtiments												
Flottes	50								50		50	0 50
Bois de chauffage, sur navires	17,633	381							17,633	381	18,014	181 51
" en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	583	126							583	126	709	12 52
" " en radeaux												
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	37	50							37	50	87	1 71
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	17	7							17	7	24	2 38
Liens de chemins de fer, sur navires	206								206		206	8 00
" en radeaux	11								11		11	1 05
Billots de sciage	4,661	202							4,661	202	4,863	52 44
Douves et fonds, barils												
" " pipes												
" " Indes Occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	84	4							84	4	88	7 70
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	2								2		2	0 25
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	9								9		9	0 05
Bois de construction, carré, sur navires												
" " en radeaux	1,400	100							1,400	100	1,500	14 75
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Total du fret payant péages	25,146	937							25,146	937	26,083	293 44

Total, péages sur navires	233 55
" passagers	64 68
Total du revenu, à part les loyers de pouvoirs d'eau	591 67

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 20 novembre 1890.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 10.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Murray, et le montant du revenu perçu pendant les deux mois terminés le 30 juin 1890.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes												
Produits agricoles, non énumérés, légumes												
do do animaux												
Instruments aratoires												
Orge	162								162		162	3 04
Briques												
Os												
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique												
Argile, chaux et sable												
Houille												
Maïs												
Bestiaux												
Coton, brut												
Poterie et faïence								3		3	3	0 08
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson												
Lin et chanvre												
Fleur de farine												
Meubles	3		1					1	4	1	5	0 15
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes												
Foin, pressé												
Cochons												
Chevaux	3	1	17					1	20	2	22	0 44
Peaux vertes et salées, cornes et sabots												
Glace		60	3,018						3,018	60	3,078	76 97
Fer, chemin de fer												
" en gueuse												
" tout autre								1		1	1	0 02

Minerai de fer												
Cryolithe ou min. chimique et autres, excepté le fer												
Saindoux et huile de saindoux								5		5	5	0 10
Farine, de toutes sortes												
Viandes, autres que le lard												
Marbre												
Manille												
Mélasse												
Clous												
Avoine												
Huile, en barils			12					13	12	13	25	0 63
Tourteaux oléagineux												
Pois												
Pommes de terre												
Lard												
Peinture												
Poix et goudron												
Guénilles												
Seigle	400	54							400	54	454	8 47
Résine												
Sel												
Pierre, pour la taille												
" ouvrée												
" impropre à la taille, non ouvrée												
Graines, de toutes sortes												
Moutons												
Cendre de soude												
Acier												
Sucre												
Spiritueux, bière, etc												
Tabac, brut												
Suif												
Ferblanc												
Térébenthine												
Blé												
Blanc de plomb												
Blanc de céruse												
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	2	2	1					2	3	4	7	0 19
Ecorce												
Barils, vides												
Courbes de navires												
Flottes												
Bois de chauffage, sur navires	228								228		228	1 90
" en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	49	2	34						83	2	85	0 95
" en radeaux												
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires												

N° 10.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux												
Liens de chem. de fer, sur navires												
" " en radeaux												
Billots de sciage												
Douves et fonds, barils												
" " pipes												
" " Indes Occidentales		8								8	8	0 15
Douves, saloirs												
Bardeaux	11								11		11	0 92
Piquets et perches pour clôtures, sur navires												
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires												
" " en radeaux		6,500								6,500	6,500	81 25
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Total du fret payant péages	858	6,627	3,083					26	3,941	6,653	10,594	175 26

Total des péages sur navires	48 91
" passagers	14 04
Total des péages, non compris les loyers de pouvoirs d'eau	238 21

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX
OTTAWA, 20 novembre 1890.

N° 18.

DÉTAILS DU MOUVEMENT DU TRAFIC SUR LES CANAUX SOUS-MENTIONNÉS.

ANNEXE A—

N° 18.—Détails du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés, et

Articles.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Classe n° 1.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Navires à vapeur canadiens	320,401	4,110 22	660,107	3,935 21	78,593	272 25
Navires à vapeur américains	360,550	5,415 24	18,945	130 67	552	6 09
Voiliers canadiens	308,026	6,288 94	1,001,966	10,853 16	45,684	763 81
Voiliers américains	155,140	3,480 57	69,396	540 22	99,733	1,354 92
Total, classe n° 1	1,144,117	19,294 97	1,750,414	15,459 26	224,562	2,397 07
Classe n° 2	Nombre.		Nombre.		Nombre.	
Passagers	9,599	207 43	51,519	2,574 79	4,933	78 01
Classe n° 3.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Briques	162	13 85	9,966	405 16	683	63 54
Soufre	56	8 40	84	3 16	183	33 12
Ciment et chaux hydraulique	85	11 89	5,777	646 92	369	36 90
Argile, chaux et sable	475	49 80	28,929	1,152 80	6,135	610 08
Poisson	18	2 70	885	80 08	.....	.....
Gypse	308	3 85	2,504	49 39	.....	.....
Fer, chemin de fer	47	7 05	18,417	2,721 59	.....	.....
" en gueuse	663	129 32	4,845	694 35	140	14 00
" tout autre	1,700	280 44	19,743	957 69	.....	.....
Sel	1,582	261 49	7,648	1,023 62	.....	.....
Acier	.....	.....	356	53 82	110	11 00
Pierre, pour la taille	7,819	1,563 80	10,674	758 31	1,740	171 97
Pommes	754	23 65	2,559	374 48	399	36 68
Orge	5,909	861 82	2,284	47 70	1,078	52 99
Maïs	355,770	71,154 00	9,757	200 48	.....	.....
Coton, brut	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lin et chanvre	.....	.....	164	6 15	.....	.....
Fleur de farine	8,450	1,196 64	1,437	145 81	255	8 50
Foin, pressé	.....	.....	1,957	92 26	1,308	75 93
Farines, toutes sortes	15,306	3,061 05	938	65 36	.....	.....
Tourteaux oléagineux	798	159 60	21	2 03	.....	.....
Avoine	34,550	6,895 98	3,587	109 27	1,461	48 76
Pois	450	25 50	23,000	463 66	31	1 04
Pommes de terre	1	0 20	63	5 93	3	0 30
Seigle	3,927	741 00	1,949	39 23	.....	.....
Graines, toutes sortes	137	27 40	7,517	304 01	.....	.....
Tabac, brut	2	0 30	8	0 88	.....	.....
Blé	136,666	25,953 90	33,449	694 22	45	1 50
Tous autres produits agricoles, légumes	421	21 03	1,490	89 94	11	0 37
Os	.....	.....	408	52 87	.....	.....
Bestiaux	.....	.....	435	34 80	44	1 48
Cochons	.....	.....	32	4 69	.....	.....
Peaux vertes et sal., cornes et sab.	18	1 80	18	2 59	.....	.....
Chevaux	24	1 49	367	26 02	26	0 93
Saindoux et huile de saindoux	54	10 80	48	4 77	.....	.....
Viandes, autres que le lard	35	7 00	51	3 61	.....	.....
Lard	1,118	223 60	712	60 08	.....	.....
Moutons	.....	.....	144	12 49	156	5 20
Suif	46	7 55	68	10 05	3	0 30
Laine	395	79 00	23	2 89	.....	.....
Tous autres produits agricoles, animaux	.....	.....	846	117 44	.....	.....
Total, classe n° 3	577,746	112,785 90	203,160	11,520 60	14,180	1,174 59

Suite—CANAUX.

montant des péages perçus pendant l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
16,132	36 98	161,445	665 80	59,484	613 51	12,692	253 84	23,238	187 75
.....	.....	205	2 12	815	19 08	.....	.....	.....	.....
5,970	11 93	204,080	2,944 13	84,327	1,033 06	86,600	1,732 00	2,723	45 80
.....	.....	44,804	1,040 91	14,933	205 33	.....	.....	.....	.....
22,102	48 91	410,534	4,652 96	159,559	1,870 98	99,292	1,985 84	25,961	233 55
Nombre		Nombre.		Nombre.		Nombre		Nombre.	
1,331	14 04	14,284	190 51	2,535	66 39	.....	.....	6,673	64 68
Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
.....	.....	.....	.....	156	3 78	.....	.....	28	1 96
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	191	8 73	235	5 96	.....	.....	.....	.....
.....	.....	5,892	157 06	323	7 68	.....	.....	.....	.....
.....	.....	4	0 40	80	2 03	1,094	10 94	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	57	1 34	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	136	5 30	.....	.....	.....	.....
1	0 02	26	2 56	339	9 39	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	771	25 01	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	250	5 00	320	12 46	.....	.....	.....	.....
.....	.....	4	0 28	19	0 46	.....	.....	.....	.....
162	3 04	177	14 27	269	6 37	.....	.....	.....	.....
.....	.....	2	0 20	46	1 40	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	1	0 03	.....	.....	.....	.....
.....	.....	16	1 34	403	11 63	2,007	20 07	8	0 08
.....	.....	367	32 62	160	3 81	.....	.....	.....	.....
.....	.....	9	0 89	54	1 61	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	9	0 23	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1,223	80 09	61	1 85	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1,261	79 85	68	1 62	.....	.....	.....	.....
.....	.....	193	16 23	93	2 67	.....	.....	.....	.....
454	8 47	3	0 30	109	2 62	.....	.....	.....	.....
.....	.....	18	1 73	23	0 72	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	59	4 75	266	6 30	.....	.....	.....	.....
.....	.....	47	2 59	25	0 68	16,076	160 76	.....	.....
.....	.....	11	1 10	28	0 91	.....	.....	.....	.....
.....	.....	511	33 16	8	0 23	.....	.....	.....	.....
.....	.....	19	1 61	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	27	2 55	2	0 06	.....	.....	.....	.....
22	0 44	209	12 79	14	0 45	.....	.....	.....	.....
5	0 10	1	0 10	26	0 78	.....	.....	.....	.....
.....	.....	11	1 16	22	0 53	.....	.....	.....	.....
.....	.....	7	0 60	146	4 23	.....	.....	.....	.....
.....	.....	289	20 53	3	0 10	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1	0 10	7	0 19	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	1	0 03	.....	.....	.....	.....
.....	.....	945	84 46	564	14 41	.....	.....	.....	.....
644	12 07	11,773	567 05	4,844	136 87	19,177	191 77	36	2 04

ANNEXE

N° 18.—DÉTAILS du mouvement du trafic sur les canaux sous-

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Classe n° 4.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	101	20 15	93	16 00	.....	.....
Instruments aratoires	.....	.....	120	17 92	.....	.....
Faïence et poterie	3	0 55	213	40 95	10	1 00
Bois de teint. et matières tinctor.	.....	.....	177	12 23	42	4 20
Meubles	44	7 95	530	98 81	2	0 20
Verrerie de toutes sortes	16	2 40	463	87 46	.....	.....
Marbre	4,499	674 85	43	4 48	.....	.....
Manille	48	7 20	9	1 65	.....	.....
Mélasse	316	51 80	2,815	214 53	2,554	283 07
Clous	132	13 53	3,275	556 04	.....	.....
Huile, en barils	161	5 50	1,631	209 40	400	38 63
Peinture	3	0 60	424	58 93	7	0 70
Poix et goudron	515	71 63	1,062	62 24	.....	.....
Guénilles	.....	.....	83	11 35	1,002	100 20
Résine	.....	.....	1,463	74 28	1,296	129 60
Cendre de soude	84	12 60	1,506	286 27	283	23 70
Sucre	1,036	138 40	5,067	755 00	1,203	120 30
Pierre, ouvrée	464	92 80	228	19 75	264	26 40
Etain	125	18 75	444	75 86	.....	.....
Térébenthine	.....	.....	185	11 65	163	16 30
Blanc de plomb	1	0 20	91	18 13	.....	.....
Blanc de céruse	.....	.....	361	70 91	.....	.....
Whisky et tous autres spiritueux.	293	56 83	1,171	217 52	.....	.....
Marchandises non énumérées	28,533	4,231 37	12,322	1,918 81	3,426	288 72
Total, classe n° 4	36,374	5,407 11	33,776	4,840 17	10,652	1,033 02
Classe n° 5.						
Ecorce	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Barils, vides	212	20 13	327	41 23	5	0 34
Courbes, pour bâtiments	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Flottes	.....	.....	5,524	96 67	.....	.....
Bois de chauffage, sur navires	13,707	608 60	12,140	307 91	4,568	155 97
" en radeaux	.....	.....	6	0 25	.....	.....
Bois de service, scié, sur navires	80,896	14,303 02	49,798	1,447 06	81,955	4,859 47
" en radeaux	2	0 22	242	10 02	.....	.....
Cercles	.....	.....	3	0 30	.....	.....
Trav. de chemins de fer, sur nav.	949	143 68	1,596	31 88	2,350	192 69
" en rad'x.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	215	32 25	17,936	448 40	.....	.....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	10	1 25	3,948	98 70	.....	.....
Bois de constr. carré, sur navires	73,520	11,023 12	2,028	31 86	.....	.....
" en radeaux	20,609	3,3 55 8	10,771	286 50	.....	.....
Articles en bois et bois en partie fabriqué	69	27 60	190	48 30	.....	.....
Bardeaux	33	22 77	70	20 83	64	11 17
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	17	6 36	1	0 10	18	1 22
Piquets et perches p. clôt., en rad.	.....	.....	10	0 25	.....	.....
Billots de sciage	3,036	111 50	18,179	415 54	.....	.....
Douves et fonds, barils	222	17 86	.....	.....	.....	.....
" " pipes	278	51 74	.....	.....	.....	.....
" " Indes Occident.	360	67 24	146	5 49	.....	.....
" " saloirs	.....	.....	10	0 80	.....	.....
Traverses	.....	.....	11,874	30 90	.....	.....
Echalas	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, classe n° 5	194,135	29,745 89	134,799	3,322 99	88,960	5,220 86

A—*Suite.*

mentionnés, et le montant des péages perçus, etc.—*Suite.*

Canal Marray.		Canal d'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal St-Pierre.		Canal de la vallée de la Trent.	
Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
.....	.....	1	0 19	8	0 79	.....	.....	.....	.....
.....	.....	17	2 72	152	14 95	.....	.....	.....	.....
3	0 08	7	1 33	39	3 86	.....	.....	1	0 25
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
5	0 15	29	4 68	28	2 61	.....	.....	.....	.....
.....	.....	3	0 57	39	3 48	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	3	0 27	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1	0 19	71	6 25	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	308	27 45	.....	.....	.....	.....
25	0 63	4	0 38	211	19 20	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1	0 19	13	1 44	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	16	1 42	.....	.....	.....	.....
.....	.....	6	1 14	9	1 07	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	2	0 18	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1	0 19	23	2 01	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	305	28 69	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	2	0 18	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	27	2 40	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	21	1 97	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	49	4 38	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	130	12 14	.....	.....	.....	.....
7	19	326	47 79	866	85 47	1,206	12 06	139	4 15
40	1 05	396	59 37	2,339	220 99	1,206	12 06	140	4 40
.....	.....	13	1 27	.....	.....	.....	.....	336	4 06
.....	.....	60	7 89	28	1 90	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	9,540	86 10	4,358	77 35	.....	.....	50	0 50
228	1 90	41,806	1,694 36	13,329	223 40	.....	.....	18,014	181 51
.....	.....	216	2 16	.....	.....	.....	.....	.....	.....
85	0 95	582,909	45,216 70	53,698	2,494 91	5,362	53 62	709	12 52
.....	.....	332	5 60	81	6 47	.....	.....	.....	.....
.....	.....	27	2 36	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1,935	250 71	6,519	755 18	.....	.....	206	8 00
.....	.....	260	8 67	429	45 59	.....	.....	11	1 05
.....	.....	8	0 27	.....	.....	.....	.....	87	1 71
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	24	2 38
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
6 500	81 25	980	14 49	1,880	105 28	.....	.....	1,500	14 75
.....	.....	19	3 80	5	0 90	.....	.....	.....	.....
11	0 92	317	203 36	166	53 89	.....	.....	88	7 70
.....	.....	3	0 66	18	2 64	.....	.....	2	0 25
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9	0 05
.....	.....	2,100	48 00	559	12 78	.....	.....	4,863	52 44
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
8	15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	8	0 30	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	2,528	29 96	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	79	11 50	.....	.....	.....	.....
6,832	85 17	640,525	47,546 40	83,685	3,822 05	5,362	53 62	25,899	286 92

ANNEXE

N° 18.—Détails du mouvement du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
Classe spéciale.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Houille	239,216	46,655 45	132,283	18,053 26	78,525	7,751 28
Cryolithe ou minerai chimique	360	18 00	2,326	116 30	.....	.....
Minerai de fer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pierre, non ouvrée, impropre à la taille	6,394	619 05	2,195	86 25	146	14 60
Glace	21,568	1,058 72	.....	.....	.....	.....
Total, classe spéciale.	267,538	48,351 22	136,804	18,255 81	78,671	7,765 88
Total, fret et péages	1,075,793	215,792 52	508,539	55,973 62	192,463	17,669 43
Bois de c. et autre, en franchise	290	14 08	10,179	943 49	.....	.....
Blé, maïs, farine, fer, sel, houille, etc., etc., en franchise	28,470	4,270 50	391,383	13,034 04	322	32 20
Grands totaux, passagers et tonnage des navires non compris	1,104,553	220,077 10	910,101	69,951 15	192,785	17,701 63

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 20 novembre 1890.

A—*Suite.*

mentionnés, et le montant des péages perçus, etc.—*Suite.*

Canal Murray.		Canaux le d'Ottawa.		Canal Rieau.		Canal St-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
.....	.....	344	12 13	9,517	422 73	20,996	209 96	.....	.....
.....	.....	724	38 54	1,538	76 90	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8	0 08
.....	.....	90	0 96	706	14 43	.....	.....	.....	.....
3,078	76 97	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3,078	76 97	1,158	51 63	11,761	514 06	20,996	209 96	8	0 08
10,594	238 21	653,852	53,067 92	102,629	6,631 34	46,741	2,453 25	26,083	591 67
.....	.....	58,532	686 59	21,585	359 75	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	5,176	138 15	.....	.....	.....	.....
10,594	238 21	712,384	53,754 51	129,390	7,129 24	46,741	2,453 25	26,083	591 67

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE

N° 19.—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés pour d'effets passant par ces canaux

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Navires de toutes sortes	1,144,117	19,294 97	1,750,414	15,459 26	224,562	2,397 07
	Nombre.		Nombre.		Nombre.	
Passagers	9,599	207 43	51,519	2,574 79	4,983	78 01
Produits de la forêt.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Ecorces	...	...	...	...	...	...
Courbes pour navires	...	...	...	...	...	...
Flottes	...	...	5,524	96 67	...	...
" En fr.	...	...	580	...	...	...
Bois de chauffage	13,707	608 60	12,146	308 16	4,568	155 97
" En fr.	...	...	...	...	...	...
Cercles et échalas à houblon	...	...	3	30	...	...
Bois de service, scié	80,898	14,303 24	50,040	1,457 08	81,955	4,859 47
" En fr.	...	...	6,280	...	...	...
Mâts, espars, etc	225	33 50	21,884	547 10	...	...
Liens de chemins de fer	949	143 68	1,596	31 88	2,350	192 69
" En fr.	...	...	...	...	...	...
Billots de sciage	3,036	111 50	18,179	415 54	...	...
" En fr.	290	...	...	...	...	...
Douves de toutes sortes	860	136 84	156	6 29	...	...
Bardeaux	33	22 77	70	20 83	64	11 17
" En fr.	...	...	...	...	...	...
Piquets et perches	17	6 36	11	0 35	18	1 22
Bois de construction, carré	94,129	14,331 67	12,799	318 36	...	...
" En fr.	...	...	3,319	...	...	...
Traverses	...	...	11,874	30 90	...	...
Total	194,144	29,698 16	144,461	3,233 46	88,955	5,220 52
Animaux.						
Bestiaux	...	...	435	34 80	44	1 48
Cochons	...	...	32	4 69	...	...
Chevaux	24	1 49	367	26 02	26	0 93
" En fr.	1	...	3	...	...	...
Moutons	...	...	144	12 49	156	5 20
Total	25	1 49	981	78 00	226	7 61
Produits des animaux.						
Os	...	...	408	52 87	...	...
Cornes et sabots, peaux vertes et salées, bruts	18	1 80	18	2 59	...	...
Saindoux et huile de saindoux	54	10 80	48	4 77	...	...
Viandes, autres que le lard	35	7 00	51	3 61	...	...
" " En fr.	...	...	29	...	...	...
Lard	1,118	223 60	712	60 08	...	...
" En fr.	33	...	1,018	...	...	...
Suif	46	7 55	68	10 05	3	0 30
Laine	395	79 00	23	2 89	...	...
" En fr.	13	...	...	...	...	...
Produits agricoles non spécifiés, animaux	...	...	846	117 44	...	...
Total	1,712	329 75	3,221	254 30	3	0 30

A—*Suite.*

l'exercice finissant le 30 juin 1890, indiquant la quantité totale de chaque espèce et le montant des péages perçus.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal St-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
22,102	48 91	410,534	4,652 96	159,559	1,870 98	99,292	1,985 84	25,961	233 55
Nombre		Nombre.		Nombre.		Nombre		Nombre.	
1,331	14 04	14,284	190 51	2,535	66 39	.....	.....	6,673	64 68
Tonn'x.		Tonn'x.		Tonn'x.		Tonn'x.		Tonn'x.	
.....	.....	13	1 27	.....	.....	.....	.....	336	4 06
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	9,540	86 10	4,358	77 35	.....	.....	50	0 50
.....	.....	23,206	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
228	1 90	42,022	1,696 52	13,329	223 40	.....	.....	18,014	181 51
.....	.....	4,410	.....	21,585	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	27	2 36	79	11 50	.....	.....	.....	.....
85	0 95	583,241	45,222 30	53,779	2,501 38	5,362	53 62	709	12 52
.....	.....	1,490	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	8	0 27	.....	.....	.....	.....	111	4 09
.....	.....	2,195	259 38	6,948	800 77	.....	.....	217	9 05
.....	.....	3,413	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	2,100	48 00	559	12 78	.....	.....	4,863	52 44
.....	.....	25,747	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
8	0 15	.....	.....	8	0 30	.....	.....	.....	.....
11	0 92	317	203 36	166	53 89	.....	.....	88	7 70
.....	.....	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	3	0 66	18	2 64	.....	.....	11	0 30
6,500	81 25	980	14 49	1,880	105 28	.....	.....	1,500	14 75
.....	.....	260	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	2,528	29 96	.....	.....	.....	.....
6,832	85 17	698,978	47,534 71	105,237	3,819 25	5,362	53 62	25,899	286 92
.....	.....	511	33 16	8	0 23	.....	.....	.....	.....
.....	.....	19	1 61	.....	.....	.....	.....	.....	.....
22	44	209	12 79	14	0 45	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	289	20 53	3	0 10	.....	.....	.....	.....
22	0 44	1,028	68 09	25	0 78	.....	.....	.....	.....
.....	.....	11	1 10	28	0 91	.....	.....	.....	.....
.....	.....	27	2 55	2	0 06	.....	.....	.....	.....
5	0 10	1	0 10	26	0 78	.....	.....	.....	.....
.....	.....	11	1 16	22	0 53	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	7	0 60	146	4 23	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1	0 10	7	0 19	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	1	0 03	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	945	84 46	564	14 41	.....	.....	.....	.....
5	0 10	1,003	90 07	796	21 14	.....	.....	.....	.....

N° 19.—Sommaire du mouvement du trafic sur

Articles.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent		Canal Chambly.	
	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.
Produits agricoles.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Produits agricoles non énumérés, légumes	421	21 03	1,490	89 94	11	0 37
Pommes	754	23 65	2,559	374 48	399	36 68
Orge	5,909	861 82	2,284	47 70	1,078	52 99
Blé-d'inde	355,770	71,154 00	9,757	200 48	.....	.....
" ..... En fr.	.....	.....	188,160	.....	.....	.....
Coton, brut	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lin et chanvre	.....	.....	164	6 15	.....	.....
Farine	8,450	1,196 64	1,437	145 81	255	8 50
" ..... En fr.	48	.....	7,087	.....	.....	.....
Foin, pressé	.....	.....	1,957	92 26	1,308	75 93
Farines, toutes sortes	15,306	3,061 05	938	65 36	.....	.....
" ..... En fr.	.....	.....	184	.....	.....	.....
Manille	48	7 20	9	1 65	.....	.....
Avoine	34,550	6,895 98	3,587	109 27	1,461	48 76
" ..... En fr.	.....	.....	790	.....	.....	.....
Pois	450	25 50	23,000	463 66	31	1 04
Pommes de terre	1	20	63	5 93	3	0 30
Seigle	3,927	741 00	1,949	39 23	.....	.....
" ..... En fr.	.....	.....	2,404	.....	.....	.....
Graines—lin, trèfle et herbe	137	27 40	7,517	304 01	.....	.....
do do ..... En fr.	.....	.....	2	.....	.....	.....
Tabac, brut	2	0 30	8	0 88	.....	.....
" ..... En fr.	1	.....	.....	.....	.....	.....
Blé	136,666	25,953 90	33,449	694 22	45	1 50
"	.....	.....	78,561	.....	.....	.....
Total	562,440	109,969 67	367,356	2,641 03	4,591	226 07
Manufactures.						
Alcalis, potasse et perlasse	101	20 15	93	16 00	.....	.....
" " ..... En fr.	.....	.....	98	.....	.....	.....
Instruments aratoires	.....	.....	120	17 92	.....	.....
Barils, vides	212	20 13	327	41 23	5	0 34
Briques	162	13 85	9,966	405 16	683	63 54
" ..... En fr.	92	.....	.....	.....	.....	.....
Ciment et chaux hydraulique	85	11 89	5,777	646 92	369	36 90
" " ..... En fr.	765	.....	268	.....	.....	.....
Faïence et poterie	3	55	213	40 95	10	1 00
" " ..... En fr.	64	.....	.....	.....	.....	.....
Meubles	44	7 95	530	98 81	2	0 20
" ..... En fr.	.....	.....	1	.....	.....	.....
Verrie, de toutes sortes	16	2 40	463	87 46	.....	.....
" " ..... En fr.	8	.....	.....	.....	.....	.....
Fer, chemin de fer	47	7 05	18,417	2,721 59	.....	.....
" " ..... En fr.	18,813	.....	.....	.....	.....	.....
Fer, en gueuse	663	129 32	4,845	694 35	140	14 00
" " ..... En fr.	124	.....	.....	.....	.....	.....
Fer, toutautre	1,700	280 44	19,743	957 69	.....	.....
" " ..... En fr.	133	.....	.....	.....	.....	.....
Mélass	316	51 80	2,815	214 53	2,554	283 07
" ..... En fr.	56	.....	.....	.....	.....	.....
Clous	132	13 53	3,275	556 04	.....	.....
" ..... En fr.	690	.....	.....	.....	.....	.....
Huile	161	5 50	1,631	209 40	400	38 63
" ..... En fr.	7	.....	4	.....	.....	.....
Tourteaux oléagineux	798	159 60	21	2 03	.....	.....
" " ..... En fr.	.....	.....	798	.....	.....	.....
Peinture	3	0 60	424	58 93	7	70
" ..... En fr.	52	.....	.....	.....	.....	.....

les canaux sous-mentionnés, etc.—*Suite.*

Canal Murray.		Canaux d'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Ton'x.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
		47	2 59	25	0 68	16,076	160 76		
		4	0 28	19	0 46				
162	3 04	177	14 27	269	6 37				
		2	0 20	46	1 40				
				1	0 03				
		16	1 34	403	11 63	2,007	20 07	8	0 08
		367	33 62	160	3 81				
		9	0 89	54	1 61				
		1,223	80 09	61	1 85				
		1,261	79 85	68	1 62				
		193	16 23	93	2 67				
454	8 47	3	0 30	109	2 62				
		18	1 73	23	0 72				
		59	4 75	266	6 30				
616	11 51	3,379	235 14	1,597	41 77	18,083	180 83	8	0 08
		1	0 19	8	0 79				
		17	2 72	152	14 95				
		60	7 89	28	1 90				
				156	3 78			28	1 96
		191	8 73	235	5 96				
3	0 08	7	1 33	39	3 86			1	0 25
5	0 15	29	4 68	28	2 61				
		3	0 57	39	3 48				
				57	1 34				
				136	5 30				
1	0 02	26	3 56	339	9 39				
		1	0 19	71	6 25				
				308	27 45				
25	0 63	4	0 38	211	19 20				
				9	0 23				
		1	0 19	13	1 44				

N° 19.—Sommaire du mouvement du trafic sur

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Manufactures—Fin.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Poix et goudron	515	71 63	1,062	62 24		
" En fr.	12					
Résine			1,463	74 28	1,296	129 60
Cendre de soude	84	12 60	1,506	286 27	283	23 70
" En fr.	783					
Spiritueux, whisky, etc	293	56 83	1,171	217 52		
" En fr.	298		20			
Acier			356	53 82	110	11 00
" En fr.	4					
Sucre	1,036	138 40	5,067	755 00	1,203	120 30
" En fr.	454					
Etain	125	18 75	444	75 86		
" En fr.	94					
Térébenthine			185	11 65	163	16 30
" En fr.	2					
Blanc de plomb	1	0 20	91	18 13		
" En fr.	13					
Blanc de céruse			361	70 91		
" En fr.	52					
Articles en bois	69	27 60	190	48 30		
Total	29,082	1,050 77	81,745	8,442 99	7,225	739 28
Marchandises.						
Soufre, brut	56	8 40	84	3 16	183	33 12
Argile, chaux et sable	475	49 80	28,929	1,152 80	6,135	610 08
" En fr.	3		873			
Houille	239,216	46,655 45	132,283	18,053 26	78,525	7,751 28
" En fr.			98,172		322	
Bois de teinture et matières tinctoriales			177	12 23	42	4 20
Poisson	18	2 70	885	80 08		
" En fr.	78					
Gypse	308	3 85	2,504	49 39		
Minerais, de toutes sortes	360	18 00	2,326	116 30		
" En fr.			10			
Marbre	4,499	674 85	43	4 48		
Guénilles			83	11 35	1,002	100 20
Sel	1,582	261 49	7,648	1,023 62		
" En fr.	4,284					
Pierre, de toutes sortes	14,677	2,275 65	13,097	864 31	2,150	212 97
" En fr.	12		12,767			
Tous autres effets et marchandises non énumérées	50,101	5,290 09	12,322	1,918 81	3,426	288 72
" " En fr.	1,481		134			
Total	317,150	55,240 28	312,337	23,289 79	91,785	9,000 57
Grands totaux, passagers et tonnage des navires non compris	1,104,553	215,792 52	910,101	55,973 62	192,785	17,669 43

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 20 novembre 1890.

sur les canaux sous-mentionnés, etc.—*Fin.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Tonn'x.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonn'x.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
				16	1 42				
				2	0 18				
		1	0 19	23	2 01				
				130	12 14				
				17	0 78				
				305	28 69				
				27	2 40				
				21	1 97				
				49	4 38				
		19	3 80	5	0 90				
34	0 88	360	33 42	2,424	162 80			29	2 21
		5,892	157 06	323	7 68				
		344	12 13	9,517	422 73	20,996	209 96		
				5,176					
		4	0 40	80	2 03	1,094	10 94		
		724	38 54	1,538	76 90			8	0 08
				3	0 27				
		6	1 14	9	1 07				
				771	25 01				
		340	5 96	1,028	27 07				
3,085	77 16	326	47 79	866	85 47	1,206	12 06	139	4 15
3,085	77 16	7,636	263 02	19,311	648 23	23,296	232 96	147	4 23
10,594	238 21	712,384	53,067 92	129,390	6,631 34	46,741	2,453 25	26,083	591 67

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 20.—Tableau indiquant la recette mensuelle des péages pour l'exercice terminé 30 juin 1890.

Canaux et bureaux.	1889.						1890.				Total.
	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre.	Janvier.	Avril.	Mai.	Juin.	
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canal Welland.											
Chippawa	14 63	6 69	4 58	6 22	8 66	.....	.....	2 81	4 97	2 54	51 10
Colborne	20,692 29	25,402 23	23,884 12	19,841 81	12,761 15	479 29	.....	11,269 10	22,120 25	18,985 56	155,435 80
Dalhousie	6,692 59	12,452 34	10,413 78	7,787 85	4,277 47	.....	.....	5,828 84	5,585 97	5,536 57	58,575 41
Dunnville	56 18	25 72	0 25	109 95	120 76	.....	.....	31 39	15 58	84 93	444 76
Maitland	3 95	1 00	24 81	5 84	.....	.....	.....	8 43	23 17	0 50	67 70
Robinson	112 30	93 88	68 82	129 56	115 79	7 19	.....	76 52	89 19	60 32	753 57
Sainte-Catherine	54 44	40 17	33 18	56 95	21 60	.....	.....	77 59	96 02	84 23	464 18
Total, canal Welland	27,626 38	38,022 03	34,429 54	27,938 18	17,305 43	486 48	.....	17,294 68	27,935 15	24,754 65	215,792 52
Canaux du Saint-Laurent.											
Beauharnois	164 17	133 38	121 67	186 24	92 61	.....	.....	5 90	40 21	42 08	786 26
Cardinal	70 51	225 62	338 25	241 63	40 23	11 55	.....	5 90	72 87	79 68	1,086 24
Cornwall	3,468 78	2,103 13	2,226 55	1,473 27	1,165 57	15 74	.....	154 48	1,841 04	2,363 08	14,811 64
Kingston	3,284 38	1,239 39	1,122 34	640 67	624 45	.....	.....	139 15	926 59	1,626 49	9,603 46
Lachine	363 92	333 41	363 67	407 00	244 05	.....	.....	37 03	237 55	270 78	2,257 41
Montréal	4,716 56	4,804 34	4,124 20	3,707 93	2.087 26	.....	.....	216 06	3,721 21	4,051 05	27,428 61
Total, canaux du Saint-Laurent	12,068 32	8,839 27	8,296 68	6,656 74	4.254 17	27 29	.....	558 52	6,839 47	8,433 16	55,973 62
Canal Chambly.											
Chambly	883 41	1,234 82	776 26	1,114 08	677 36	.....	.....	.....	531 23	699 97	5,917 13
Saint-Jean	2,426 72	2,140 62	1,654 38	1,347 50	732 49	.....	.....	.....	550 60	2,421 40	11,273 71
Saint-Ours	66 25	64 04	63 01	84 31	77 14	.....	.....	7 45	58 47	57 92	478 59
Total, canal Chambly	3,376 38	3,439 48	2,493 65	2,545 89	1,486 99	.....	.....	7 45	1,140 30	3,179 29	17,669 43

Canaux d'Ottawa.											
Ottawa	5,954 68	6,663 63	5,254 95	5,442 12	1,544 87	.....	.....	1 24	5,640 52	4,483 84	34,985 85
Carillon	97 05	16 47	41 09	39 74	43 81	.....	.....	8 23	13 82	33 19	293 40
Grenville	2,589 57	2,288 38	1,786 93	2,214 65	1,542 03	.....	.....	534 51	2,845 04	2,716 59	16,517 70
Sainte-Anne	208 64	212 36	192 24	167 69	144 45	.....	.....	18 02	158 88	168 69	1,270 97
Total, canaux d'Ottawa	8,849 94	9,180 84	7,275 21	7,864 20	3,275 16	.....	.....	562 00	8,658 26	7,402 31	53,067 92
Canal Rideau.											
Kingston-Mills	337 62	282 24	160 30	156 99	72 30	.....	.....	.....	223 26	206 93	1,439 64
Ottawa	1,181 57	937 83	653 86	524 42	231 50	.....	.....	.....	537 84	766 31	4,833 33
Smith's-Falls	102 64	75 07	30 95	35 00	17 47	.....	.....	.....	31 18	66 06	358 37
Total, canal Rideau	1,621 83	1,295 14	845 11	716 41	321 27	.....	.....	.....	792 28	1,039 30	6,631 34
Canal Saint-Pierre.											
Saint-Pierre	333 10	412 09	438 35	380 35	306 84	72 79	3 79	60 17	275 37	170 40	2,453 25
Canaux du district de Newcastle.											
Burleigh	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18 00	18 00
Bobcaygeon	25 75	56 27	53 54	43 78	12 79	.....	.....	.....	26 53	50 73	269 39
Peterborough	35 75	35 65	47 10	24 03	9 94	.....	.....	10 36	19 32	37 72	219 87
Hastings	3 00	5 78	8 10	14 50	5 90	.....	.....	.....	4 46	1 50	43 24
Chutes Fénelon	5 16	10 09	12 60	0 50	9 43	.....	.....	0 25	0 75	2 39	41 17
Total, canaux du dist. de Newcastle	69 66	107 79	121 34	82 81	38 06	.....	.....	10 61	51 06	110 34	591 67
Canal Murray.											
Brighton	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	106 64	131 57	238 21
Grand total	53,945 61	61,296 64	53,899 88	46,184 58	26,987 92	586 56	3 79	18,493 43	45,798 53	45,221 02	352,417 96

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 20 novembre 1890.

N° 21.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires qui ont passé par les canaux durant l'exercice terminé le 30 juin 1890.

NAVIRES.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
													$ cts.
CANAL WELLAND.													
Navires canadiens, à vapeur.....	979	75,953	59,668	76,740	5,429	929	300	3,534	97,848	157,156	163,245	320,401	4,110 22
do à voiles.	1,171	56,686	42,821	82,915	9,579	721	771	10,663	103,870	150,985	157,041	308,026	6,288 94
Total, du Canada	2,150	132,639	102,489	159,655	15,008	1,650	1,071	14,197	201,718	308,141	320,286	628,427	10,399 16
Navires américains, à vapeur.....	452	.....	71	6,745	755	171,207	151,814	1,399	28,559	179,351	181,199	360,550	5,415 24
do à voiles	455	99	10	2,408	577	73,469	56,786	1,068	20,723	77,044	78,096	155,140	3,480 57
Total, américains	907	99	81	9,153	1,332	244,676	208,600	2,467	49,282	256,395	259,295	515,690	8,895 81
Grand total, canal Welland.	3,057	132,738	102,570	168,808	16,340	246,326	209,671	16,664	251,000	564,536	579,581	1,144,117	19,294 97
CANAUX DU SAINT-LAURENT.													
Navires canadiens, à vapeur.....	3,184	345,358	297,616	11,682	.....	.....	.....	.....	5,451	357,040	303,067	660,107	3,935 21
do à voiles.	6,784	555,708	355,552	39,078	48	.....	.....	24	51,556	594,810	407,156	1,001,966	10,853 16
Total, du Canada..... ...	9,968	901,066	653,168	50,760	48	.....	.....	24	57,007	951,850	710,223	1.662,073	14,788 37
Navires américains, à vapeur.....	517	169	329	2,122	88	6,926	7,129	61	2,121	9,278	9,667	18,945	130 67
do à voiles	703	983	12,696	2,956	3,440	541	1,232	43,511	4,037	47,991	21,405	69,396	540 22
Total, américains	1,220	1,152	13,025	5,078	3,528	7,467	8,361	43,572	6,158	57,269	31,072	88,341	670 89
Grand total, canaux du Saint-Laurent	11,188	902,218	666,193	55,838	3,576	7,467	8,361	43,596	63,165	1,009,119	741,295	1,750,414	15,459 26

CANAL CHAMBLY.													
Navires canadiens, à vapeur	416	36,097	39,712	115	.....	.....	.....	.....	2,669	36,212	42,381	78,593	272 25
do à voiles	567	8,336	6,174	6,146	93	.....	.....	1,333	23,602	15,815	29,869	45,684	763 81
Total, du Canada	983	44,433	45,886	6,261	93	.....	.....	1,333	26,271	52,027	72,250	124,277	1,036 06
Navires américains, à vapeur	9	7	.....	228	.....	68	6	.....	243	303	249	552	6 09
do à voiles	1,026	2,313	1,201	30,245	.....	.....	100	.....	65,874	32,558	67,175	99,733	1,354 92
Total, américains	1,035	2,320	1,201	30,473	.....	68	106	.....	66,117	32,861	67,424	100,285	1,361 01
Grand total, canal Chambly	2,018	46,753	47,087	36,734	93	68	106	1,333	92,388	84,888	139,674	224,562	2,397 07
CANAL MURRAY.													
Navires canadiens, à vapeur	133	5,516	5,686	2,465	.....	.....	.....	.....	2,465	7,981	8,151	16,132	36 98
do à voiles	34	712	1,947	2,243	.....	.....	.....	306	762	3,261	2,709	5,970	11 93
Grand total, canal Murray	167	6,228	7,633	4,708	.....	.....	.....	306	3,227	11,242	10,860	22,102	48 91
CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.													
Navires canadiens, à vapeur	600	20,084	3,154	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20,084	3,154	23,238	187 75
do à voiles	158	1,234	1,489	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,234	1,489	2,723	45 80
Grand total, canal de la Vallée de la Trent	758	21,318	4,643	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21,318	4,643	25,961	233 55
CANAUX DE L'OTTAWA.													
Navires canadiens, à vapeur	1,082	50,288	109,066	.....	2,091	.....	.....	.....	.....	50,288	111,157	161,445	665 80
do à voiles	1,522	10,057	172,785	.....	21,238	.....	.....	.....	.....	10,057	194,023	204,080	2,944 13
Total, du Canada	2,604	60,345	281,851	.....	23,329	.....	.....	.....	.....	60,345	305,160	365,525	3,609 93
Navires américains, à vapeur	3	187	18	.....	.....	.....	.....	.....	.....	187	18	205	2 12
do à voiles	459	6,810	790	.....	36,324	.....	.....	880	.....	7,690	37,114	44,804	1,040 91
Total, américains	462	6,997	808	.....	36,324	.....	.....	880	.....	7,877	37,132	45,009	1,043 03
Grand total, canaux d'Ottawa	3,066	67,342	282,659	.....	59,653	.....	.....	880	.....	68,222	342,312	410,534	4,652 96
CANAL RIDEAU.													
Navires canadiens, à vapeur	1,090	30,104	29,258	122	.....	.....	.....	.....	.....	30,226	29,258	59,484	613 51
do à voiles	1,094	40,771	42,292	1,264	.....	.....	.....	.....	.....	42,035	42,292	84,327	1,033 06
Total, du Canada	2,184	70,875	71,550	1,386	.....	.....	.....	.....	.....	72,261	71,550	143,811	1,646 57

N° 21—Tableau général indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—*Suite.*

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
													$ cts.
Canal Rideau—*Suite.*													
Navires américains, à vapeur.. ...	73	309	506	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	309	506	815	19 08
do à voiles.... ..	150	3,792	7,716	3,425	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	7,217	7,716	14,933	205 33
Total, américains.....	223	4,101	8,222	3,425	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	7,526	8,222	15,748	224 41
Grand total, canal Rideau...	2,407	74,976	79,772	4,811	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	79,787	79,772	159,559	1,870 98
Canal Saint-Pierre.													
Navires canadiens, à vapeur	93	5,489	7,203	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	5,489	7,203	12,692	253 84
do à voiles.....	1,741	44,475	42,125	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	44,475	42,125	86,600	1,732 00
Total, du Canada.	1,834	49,964	49,328	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	49,964	49,328	99,292	1,985 84
Navires américains, à vapeur	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...
do à voiles.... ..	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...
Total, américains.....	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...
Grand total, canal St-Pierre...	1,834	49,964	49,328	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	49,964	49,328	99,292	1,985 84

RÉCAPITULATION.

NAVIRES CANADIENS.													
A vapeur et à voiles.													
Welland	2,150	132,639	102,489	159,655	15,008	1,650	1,071	14,197	201,718	308,141	320,286	628,427	10,399 16
Saint-Laurent	9,968	901,066	653,168	50,760	48	.....	.....	24	57,007	951,850	710,223	1,662,073	14,788 37
Chambly	983	44,433	45,886	6,261	93	.....	.....	1,333	26,271	52,027	72,250	124,277	1,036 06
Murray	167	6,228	7,633	4,708	.....	.....	.....	306	3,212	11,242	10,860	22,102	48 91
Ottawa	2,664	60,345	281,851	.....	23,329	.....	.....	.....	.....	60,345	305,180	365,525	3,609 93
Rideau	2,184	70,875	71,550	1,386	.....	.....	.....	.....	.....	72,261	71,550	143,811	1,646 57
Saint-Pierre	1,834	49,964	49,328	.....	.....	.....	.....	.....	.....	49,964	49,328	99,292	1,985 84
District de Newcastle	758	21,318	4,643	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21,318	4,643	25,961	233 55
Total, Canada	20,708	1,286,868	1,216,548	222,770	38,478	1,650	1,071	15,860	288,223	1,527,148	1,544,320	3,071,468	33,748 39
NAVIRES AMÉRICAINS.													
A vapeur et à voiles.													
Welland	907	99	81	9,153	1,332	244,676	208,600	2,467	49,282	256,395	259,295	515,690	8,895 81
Saint-Laurent	1,220	1,152	13,025	5,078	3,528	7,467	8,361	43,572	6,158	57,269	31,072	88,341	670 89
Chambly	1,035	2,320	1,201	30,473	.....	68	106	.....	66,117	32,861	67,424	100,285	1,361 01
Murray	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ottawa	462	6,997	808	.....	36,324	.....	.....	880	.....	7,877	37,132	45,009	1,043 03
Rideau	223	4,101	8,222	3,425	.....	.....	.....	.....	.....	7,526	8,222	15,748	224 41
Saint-Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, Etats-Unis	3,847	14,669	23,337	48,129	41,184	252,211	217,067	46,919	121,557	361,928	403,145	765,073	12,195 15
Grand total, canadiens et américains	24,555	1,301,537	1,239,885	270,899	79,662	253,861	218,138	62,779	409,780	1,889,076	1,947,465	3,836,541	45,943 54

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 20 novembre 1890.

N° 22.—TABLEAU COMPARATIF du mouvement total des articles, passagers et navires sur les canaux ci-dessous mentionnés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890, et les trois années précédentes.

EFFETS, DENRÉES ET MARCHANDISES.	Canal Welland.				Canaux du Saint-Laurent.				Canal Chambly.			
	1887.	1888.	1889.	1890.	1887.	1888.	1889.	1890.	1887.	1888.	1889.	1890.
Bestiaux	15	17	9	25	1,031	1,092	840	981	258	195	183	226
Produits des forêts	159,039	121,892	156,771	194,144	170,786	169,219	159,430	144,461	77,809	103,164	102,102	88,955
Articles fabriqués	30,562	34,430	23,621	29,082	57,020	65,391	67,173	81,745	9,083	16,360	13,763	7,225
Marchandises	280,046	251,078	288,740	317,150	283,464	306,343	323,099	312,337	90,596	111,303	129,174	91,785
Légumes et autres produits agricoles	368,934	419,883	469,113	564,152	351,211	333,170	292,674	370,577	9,549	6,988	5,423	4,594
Tonnage total	838,587	827,300	938,254	1,104,553	863,512	875,215	843,216	910,101	187,295	238,010	250,645	192,785
Passagers	3,565	5,464	3,071	9,599	53,574	58,079	48,242	51,519	4,944	3,419	3,713	4,983
Nombre de nav. de toutes sortes	3,202	2,729	2,839	3,057	10,358	9,744	9,358	11,188	2,068	2,311	2,305	2,018
Tonnage total des navires de toutes sortes	836,995	807,434	939,035	1,144,117	1,720,920	1,682,879	1,575,938	1,750,414	220,828	247,766	249,367	224,562

Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
La proportion de l'augmentation de 1890 comparée à 1889 est de	La proportion de l'augmentation de 1890 comparée à 1887 est de	La proportion de l'augmentation de 1890 comparée à 1889 est de	La proportion de l'augmentation de 1890 comparée à 1887 est de	La proportion de la diminution de 1890 comparée à 1889 est de	La proportion de l'augmentation de 1890 comparée à 1887 est de
24·07	15·05	7·34	5·11	23·09	2·84

Effets, denrées et marchandises.	Canal Murray.				Canaux de l'Ottawa.				Canal Rideau.			
	1887.	1888.	1889.	1890.	1887.	1888.	1889.	1890.	1887.	1888.	1889.	1890.
Bestiaux	.....	.....	.....	22	1,510	1,220	1,294	1,028	30	36	23	25
Produits de la forêt	.....	.....	.....	6,832	718,599	668,105	687,353	698,978	66,570	75,860	91,693	105,237
Articles fabriqués	.....	.....	.....	34	1,079	484	425	360	4,516	2,461	2,566	2,424
Marchandises	.....	.....	.....	3,085	12,972	7,913	10,009	7,636	16,997	14,666	19,647	19,311
Légumes et autres produits agricoles	.....	.....	.....	621	13,258	7,712	6,051	4,382	3,085	2,945	2,442	2,393
Total du tonnage	.....	.....	.....	10,594	747,418	685,434	705,132	712,384	91,198	95,968	116,371	129,390
Passagers	.....	.....	.....	1,331	14,952	14,477	14,248	14,284	3,114	3,552	3,527	2,535
Nomb. de navires de toutes sortes	.....	.....	.....	167	4,143	3,326	3,166	3,066	2,378	2,598	2,752	2,407
Total du tonnage des navires de toutes sortes	.....	.....	.....	22,102	477,763	431,289	430,698	410,534	141,580	163,967	184,575	159,559

Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.	
La proportion de l'augmentation de 1890 comparée à 1889 est de	La proportion de la diminution de 1890 comparée à 1887 est de	La proportion de l'augmentation de 1890 comparée à 1889 est de	La proportion de l'augmentation de 1890 comparée à 1887 est de
1·01	4·89	10·	29·51

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 20 novembre 1890.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 23.—Tableau comparatif du tonnage des navires et effets passés par les canaux, pour les exercices terminés le 30 juin 1887, 1888, 1889, 1890.

Propriétés et navires.	Canal Welland.				Canaux du Saint-Laurent.				Canal Chambly.			
	1887.	1888.	1889.	1890.	1887.	1888.	1889.	1890.	1887.	1888.	1889.	1890.
Tonnage des effets montés	275,769	273,484	296,090	315,726	241,107	272,405	280,075	299,357	81,564	106,740	91,226	91,668
do descendus.....	562,818	553,816	642,164	788,827	622,405	602,810	563,141	610,744	105,731	131,270	159,419	101,117
Tonnage total des effets montés et descendus	838,587	827,300	938,254	1,104,553	863,512	875,215	843,216	910,101	187,295	238,010	250,645	192,785
Tonnage des navires montés.....	413,515	397,961	469,884	564,536	999,464	965,731	915,314	1,009,119	75,830	83,342	81,109	84,888
do descendus..... ...	423,480	409,473	469,151	579,581	721,456	717,148	660,624	741,295	144.998	164,424	168,258	139,674
Tonnage total des navires montés et descendus	836,995	807,434	939,035	1,144,117	1,720,920	1,682,879	1,575,938	1,750,414	220,828	247,766	249,367	224,562
Grand total du tonnage des effets et navires montés et descendus.... ..	1,675,582	1,634,734	1,877,289	2,248,670	2,584,432	2,558,094	2,419,154	2,660,515	408,123	485,776	500,012	417,347

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 23.—TABLEAU COMPARATIF du tonnage des navires et effets passés par les canaux, pour les exercices terminés le 30 juin 1887, 1888, 1889, 1890.

Effets et navires.	Canal Murray.				Canaux de l'Ottawa.				Canal Rideau.			
	1887.	1888.	1889.	1890.	1887.	1888.	1889.	1890.	1887.	1888.	1889.	1890.
Tonnage des effets montés	.....	.....	.....	3,941	2,735	414	172	10,416	79,026	79,996	86,245	114,513
do descendus	.....	.....	.....	6,653	744,683	685,020	704,960	701,968	12,172	15,972	30,126	14,877
Tonnage total des effets montés et desc.	.....	.....	.....	10,594	747,418	685,434	705,132	712,384	91,198	95,968	116,371	129,390
Tonnage des navires montés	.....	.....	.....	11,242	92,174	78,762	77,419	68,222	69,345	79,411	88,721	79,787
do descendus	.....	.....	.....	10,860	385,589	352,527	353,279	342,312	72,235	84,556	95,854	79,772
Tonnage total des navires montés et desc.	.....	.....	.....	22,102	477,763	431,289	430,698	410,534	141,580	163,967	184,575	159,559
Grand total du tonnage des effets et navires montés et descendus	.....	.....	.....	32,696	1,225,181	1,116,723	1,135,830	1,122,918	232,748	259,935	300,946	288,949

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 20 novembre 1890.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 24.—Tableau comparatif indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux durant l'exercice expiré le 30 juin 1889 et 1890, et le montant de péages perçus sur iceux.

Articles.	1889.		1890.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	231	46 89	203	37 13
" ....En fr.	80	16 00	98	19 60
Pommes	3,393	327 27	3,735	435 55
Produits agricoles, non énumérés, légumes	14,329	210 76	18,070	275 37
" " " ....En fr.	21	3 15	.....	.....
" " " animaux	3,005	265 62	2,355	216 31
Instruments aratoires	256	31 51	289	35 59
Orge	9,319	1,029 75	9,879	986 19
Briques	12,148	709 57	10,995	488 29
" ....En fr.	156	23 40	92	13 80
Os	1,038	128 58	447	54 88
Soufre	31	3 85	323	44 68
Ciment et chaux hydraulique	2,943	353 96	6,657	710 40
" " ....En fr.	168	23 03	1,033	134 86
Argile, chaux et sable	38,597	1,811 61	41,754	1,977 42
" " ....En fr.	160	16 50	876	38 10
Houille	542,223	78,989 47	480,881	73,104 81
" ....En fr.	110,614	5,874 66	103,670	5,663 40
Maïs	277,811	54,211 61	365,575	71,356 08
" ....En fr.	138,481	2,769 84	188,160	3,763 20
Animaux	956	64 05	998	69 67
Faïence et poterie	760	122 81	276	48 02
" ....En fr.	347	52 05	64	9 60
Bois de teinture et matières tinctoriales	360	27 31	219	16 43
Poisson	1,890	96 73	2,081	96 15
" ....En fr.	9	1 35	78	11 70
Lin et chanvre	10	0 75	165	6 18
Fleur de farine	19,390	2,273 36	12,576	1,384 07
" ....En fr.	4,861	732 75	7,135	1,060 63
Meubles	805	122 53	638	114 40
" ....En fr.	3	0 55	1	0 20
Gypse	3,913	127 09	2,812	53 24
Verre	545	99 57	521	93 91
" ....En fr.	137	20 65	8	1 20
Foin, pressé	4,723	265 06	3,792	204 62
Cochons	114	9 51	51	6 30
Chevaux	639	42 10	662	42 12
"	4	0 60	4	0 65
Peaux, vertes et salées, cornes et sabots	76	7 83	65	7 00
Glace	.....	.....	24,646	1,135 69
Fer, chemin de fer	12,236	1,711 09	18,521	2,729 98
" " ....En fr.	10,761	1,614 15	18,813	2,821 95
" en gueuse	6,747	980 40	5,784	842 97
" " ....En fr.	489	73 35	124	18 60
" tout autre	15,774	1,005 86	21,809	1,250 10
" " ....En fr.	619	92 85	133	19 95
Minerai de fer	11,726	586 30	8	0 08
Cryolithe ou minerai chimique, et autre min., exc. le fer	3,800	190 00	4,948	249 74
" " En fr.	.....	.....	10	0 50
Saindoux et huile de saindoux	226	26 43	134	16 55
" " ....En fr.	19	2 85	.....	.....
Farines, de toutes sortes	13,901	2,626 18	16,307	3,128 91
" " ....En fr.	131	19 65	184	28 30
Viandes, autres que le lard	101	11 08	119	12 30
" " ....En fr.	13	1 95	29	4 35
Marbre	4,728	708 72	4,545	679 60
Manille	36	6 20	57	8 45
Mélasse	5,413	451 69	5,757	555 84
" ....En fr.	5	0 75	56	8 40

N° 24.—TABLEAU COMPARATIF indiquant la quantité, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	1889.		1890.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		$ cts.		$ cts.
Clous	3,699	558 07	3,715	597 02
" ....En fr.	554	83 10	690	103 50
Avoine	23,168	4,119 99	40,882	7,135 95
" ....En fr.	.....	.....	790	15 80
Huile	2,482	247 46	2,432	273 74
" ....En fr.	16	2 40	11	1 85
Tourteaux oléagineux	20	0 77	828	161 86
" ....En fr.	.....	.....	798	119 70
Pois	23,625	622 34	24,810	571 67
Pommes de terre	858	55 40	353	25 33
Lard	1,084	139 99	1,983	288 51
" ....En fr.	401	60 15	1,051	160 00
Peinture	878	126 73	448	61 86
" ....En fr.	53	7 95	52	7 80
Poix et goudron	2,413	198 27	1,593	135 29
" ....En fr.	.....	.....	12	1 80
Guénilles	448	52 59	1.100	113 76
Seigle	1,138	208 27	6,442	791 62
" ....En fr.	.....	.....	2,404	48 08
Résine	4,069	315 93	2,761	204 06
Sel	6,041	630 56	10,001	1,310 12
" ....En fr.	4,058	608 70	4,284	642 60
Pierre, pour la taille	12,256	1,604 10	20,803	2,511 54
" " ....En fr.	1,250	93 75	762	58 05
" ouvrée	633	75 15	958	139 13
" " ....En fr.	.....	.....	2,561	256 10
" impropre à la taille, non ouvrée	14,835	833 61	9,531	735 29
" " " ....En fr.	.....	.....	9,456	359 70
Graines, de toutes sortes	8,381	380 33	7,695	333 86
" " ....En fr.	295	44 25	2	0 40
Moutons	636	43 78	592	38 32
Cendre de soude	2,140	353 84	1,897	324 77
" ....En fr.	1,110	166 50	783	117 45
Acier	775	115 20	483	65 60
" ....En fr.	.....	.....	4	0 60
Sucre	13,353	1,510 71	7,611	1,042 39
" ....En fr.	87	13 05	454	68 10
Spiritueux	1,276	217 32	1,594	286 49
" ....En fr.	245	37 45	318	48 70
Tabac, brut	12	1 20	10	1 18
" ....En fr.	.....	.....	1	0 15
Suif	476	39 70	125	18 19
Etain	842	145 40	596	97 01
" ....En fr.	487	73 05	94	14 10
Térébenthine	716	55 70	349	28 15
" ....En fr.	.....	.....	2	0 30
Blé	158,695	27,242 22	170,485	26,660 67
" ....En fr.	81,946	1,638 92	78,561	1,571 22
Blanc de plomb	107	15 85	112	20 10
" ....En fr.	.....	.....	13	1 95
Blanc de céruse	749	132 67	410	75 29
" ....En fr.	12	1 80	52	7 80
Laine	93	16 57	419	81 92
" ....En fr.	.....	.....	13	1 95
Tous autres effets et marchandises, non énumérés	38,659	5,410 72	46,825	6,588 56
" " " ....En fr.	1,388	215 85	1,615	248 20
Ecorce	83	3 77	349	5 33
" ....En fr.	2	0 32	.....	.....
Barils, vides	654	74 46	632	71 49
Flottes	23,886	370 61	19,472	260 62
" ....En fr.	17,587	155 05	23,786	210 85
Bois de chauffage, sur navires	126,672	4,143 41	103,792	3,173 65
" " ....En fr.	.....	.....	21,585	359 75

N° 24.—ÉTAT COMPARATIF indiquant la quantité, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	1880.		1890.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		$ cts.		$ cts.
Bois de chauffage, en radeaux	7,002	97 05	222	2 41
" " En fr.	.....	.....	4,410	44 10
Cercles	24	2 29	30	2 66
Echalas à houblon	62	9 00	79	11 50
Bois de service, scié, sur navires	835,537	66,527 83	855,412	68,388 25
" " En fr.	5.235	482 40	5,896	530 71
" en radeaux	4,069	54 98	657	22 31
" " En fr.	2,793	304 40	1,874	96 60
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	519	41 52	18,246	482 63
" " en rad. En fr.	24,897	623 10	3,982	102 33
Traverses de chemins de fer, sur navires	21,115	1,766 77	13,555	1,382 14
" " en radeaux	1.718	161 27	700	55 31
" " " En fr.	.....	.....	3,413	182 67
Billots de sciage	40,776	1,006 28	28,737	640 26
" En fr.	3,691	127 60	26,037	242 58
Douves et fonds, barils	150	15 52	222	17 86
" " En fr.	6	0 50	.....	.....
" pipes	874	145 31	278	51 74
" " En fr.	311	65 65	.....	.....
" Indes Occidentales	2,208	278 66	514	72 88
" " En fr.	1,080	155 40	.....	.....
" saloirs	2	0 15	18	1 10
" " En fr.	1	0 07	.....	.....
Bardeaux	835	470 95	749	320 64
" En fr.	.....	.....	6	0 59
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	41	7 48	59	11 23
" " en radeaux	11	2 32	19	0 30
Bois de construction, carré, sur navires	58,002	8,201 65	75,548	11.054 98
" " en radeaux	9,209	208 00	42,240	3,810 82
" " " En fr.	17,750	1,323 09	3,579	336 06
Traverses	11,967	35 49	14,402	60 86
" En fr.	20	0 05	.....	.....
Articles en bois et bois en partie fabriqué	185	53 70	283	80 60
" " En fr.	1	0 40	.....	.....
Total du tonnage—Fret, payant péages	2,509,248	279,455 11	2,616,694	303,278 57
" Fret, en franchise	407,457	.....	515,937	.....
Grand total—Fret	2,916,705		3,132,631	
Passagers—nombre total	73,578	2,868 26	90,924	3,195 85
Navires—tonnage	3,485,785	41,744 31	3,836,541	45,943 54
Total des péages perçus	.....	324,067 68	.....	352,417 96
Total des péages en franchise	.....	17,001 93	.....	19,478 80
Total brut des péages	.....	341,069 61	.....	371,896 76

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 20 novembre 1890.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° (A) 6.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1889.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		2						110		112	112	22 40
Pommes	20	699	4						24	699	723	20 75
Produits agricoles, non énumérés, légumes				420						420	420	21 00
do do animaux												
Instruments aratoires												
Orge			4,075	197					4,075	197	4,272	616 17
Briques	20			4					20	4	24	2 03
Os												
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique	1	6			49				50	6	56	7 63
Argile, chaux et sable	1	364	200						201	364	565	65 03
Houille		435			226,352	1,124	14,463	25,931	240,815	27,490	268,305	53,181 95
Maïs						147,045		206,550		353,595	353,595	70,719 00
Bestiaux												
Coton, brut												
Faïence et poterie	5	1				1			5	2	7	0 50
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson		5	9		156				165	5	170	25 75
Lin et chanvre												
Fleur de farine	9	2,019				5,017		886	9	7,922	7,931	1,231 63
Meubles	1		9		1	30		4	11	34	45	8 48
Gypse				623						623	623	7 79
Verrerie, de toutes sortes	1		1						2		2	0 30
Foin, pressé												
Cochons												
Chevaux			2			1		2	2	3	5	0 90
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	18								18		18	1 80
Glace												
Fer, chemin de fer	3		44						47		47	7 05
" en gueuse			14					613	14	613	627	124 70
" tout autre	81		84		1,067	520			1,332	520	1,852	303 41

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° (A) 6.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Minerai de fer			1,221		1,204				2,425		2,425	121 25
Cryolithe ou minerai chimiq., et aut. min. excep. le fer		10								10	10	0 50
Saindoux et huile de saindoux						19		5		24	24	4 80
Farines, de toutes sortes	15					17,224		139	15	17,363	17,378	3,473 73
Viandes, autres que le lard						3		34		37	37	7 40
Marbre					4,455				4,455		4,455	668 25
Manille					8				8		8	1 20
Mélasse	2				340	88			342	88	430	68 90
Clous	128		14						142		142	13 72
Avoine		544				27,492		320		28,356	28,356	5,668 23
Huile, en barils	5	2					156	20	161	22	183	6 05
Tourteaux oléagineux								798		798	798	159 60
Pois	240			210					240	210	450	25 50
Pommes de terre						1				1	1	0 20
Lard						21		1,334		1,355	1,355	271 00
Peinture	4		1		129				134		134	19 58
Poix et goudron			40						40		40	6 00
Guénilles												
Seigle	460		295					1,918	755	1,918	2,673	496 85
Résine												
Sel	19	315	23		896			1	938	316	1,254	198 69
Pierre, pour la taille								6,784		6,784	6,784	1,356 80
" ouvrée						2		11		13	13	2 60
" impropre à la taille, non ouvrée	886				7,107	1,681		375	7,993	2,056	10,049	969 87
Graines, de toutes sortes						151		3		154	154	30 80
Moutons												
Cendre de soude					3				3		3	0 45
Acier												
Sucre	155				797				952		952	123 71
Spiritueux, bière, etc	5	7	3			190		36	8	233	241	46 48
Tabac, brut												
Suif					61	13			61	13	74	11 75
Etain			125						125		125	18 75

Térébenthine												
Blé	4,290	13,363				39,229	1,876	67,906	6,166	120,498	126,664	24,173 92
Blanc de plomb												
Blanc de céruse					153				153		153	22 95
Laine					16	452			16	452	468	92 80
Tous autres effets et marchandises non énumérés	685	423	77		23,386	1,591		208	24,148	2,222	26,370	3,947 75
Ecorce												
Barils, vides			10	110	8	173			18	283	301	37 88
Courbes pour bâtiments												
Flottes												
Bois de chauffage, sur navires	3,660	11,148	300						3,960	11,148	15,108	644 83
" " en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	979	4,200		15,981		55,074		8,632	979	83,887	84,866	14,932 20
" " en radeaux				2						2	2	0 22
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires		215								215	215	32 25
" " en radeaux	5	5							5	5	10	1 25
Liens de chemin de fer, sur navires		145	22					757	22	902	924	143 18
" en radeaux												
Billots de sciage	239	2,111		2,587		158	7		246	4,856	5,102	215 88
Douves et fonds, barils								4		4	4	0 46
" pipes								506		506	506	94 49
" Indes Occidentales								627		627	627	117 16
Douves, saloirs												
Bardeaux				1		51				52	52	36 27
Piquets et perches pour clôtures, sur navires		17								17	17	6 36
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires		21,321		240				55,640		77,201	77,201	11,578 88
" " en radeaux				6				2,920		2,926	2,926	657 09
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué					43	2			43	2	45	18 00
Total, fret payant péages	11,937	57,357	6,673	20,381	266,231	297,353	16,502	383,074	301,343	758,165	1,059,508	196,894 75
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du Saint-Laurent.												
Produits agricoles, non énumérés, légumes			19						19		19	
Briques	9		75						84		84	
Ciment et chaux hydraulique	9		814						823		823	
Argile, chaux et sable	3								3		3	
Poterie et faïence			112						112		112	
Poisson			80						80		80	
Meubles												
Verrerie, de toutes sortes	1		70						71		71	
Chevaux	1		1						2		2	
Fer, chemin de fer	14,784		729						15,513		15,513	
" en gueuse	78		172						250		250	
" tout autre	54		236						290		290	

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX

N° (A) 6.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Mélasse			56						56		56	
Clous	268		468						736		736	
Huile, en barils	4		5						9		9	
Peinture	20		29						49		49	
Sel	65		4,151						4,216		4,216	
Graines, de toutes sortes			215						215		215	
Cendre de soude			766						766		766	
Acier			3						3		3	
Sucre	4		3						7		7	
Spiritueux, bière, etc	12		112						124		124	
Etain	57		423						480		480	
Térébenthine	1								1		1	
Blanc de plomb	2		2						4		4	
Blanc de céruse	21		12						33		33	
Toutes autres marchandises non énumérées	262		1,160						1,422		1,422	
Barils, vides			2						2		2	
Bois de constr. en fr. de Welland à Port-Robinson		395								395	395	
Grand total, fret	27,592	57,752	16,388	20,381	266,231	297,353	16,502	383,074	326,713	758,560	1,085,273	

Total, péages sur navires		18,647 35
" " passagers		143 78
" " marchandises en franchise	$3,824.40	
" amendes		3,327 71
" dommages		450 79
" autres recettes		4 00
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau		219,468 38

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 19 mai 1890.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

[1890]

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° (A) 7.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant des péages perçus pendant la saison de navigation de 1889.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.		Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Montée.	Descente.	
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		2						110		112	112		22 40	22 40
Pommes			4						4		4	0 60		0 60
Produits agricoles non énumérés, légumes														
Produits agricoles non énumérés, animaux														
Instruments aratoires														
Orge			4,075						4,075		4,075	611 25		611 25
Briques														
Os														
Soufre														
Ciment et chaux hydraulique					49				49		49	7 35		7 35
Argile, chaux et sable			200						200		200	30 00		30 00
Houille					226,352	1,124	12,036	25,931	238,388	27,055	265,443	47,677 60	5,411 00	53,088 60
Maïs						147,045		206,550		353,595	353,595		70,719 00	70,719 00
Bestiaux														
Coton, brut														
Faïence et poterie		1				1				2	2		0 40	0 40
Bois de teinture et mat. tinct.														
Poisson		5	9		156				165	5	170	24 75	1 00	25 75
Lin et chanvre														
Fleur de farine	2					5,017		886	2	5,903	5,905	0 30	1,180 60	1,180 90
Meubles			9		1	30		4	10	34	44	1 50	6 80	8 30
Gypse														
Verrerie, de toutes sortes	1		1						2		2	0 30		0 30
Foin, pressé														
Cochons														
Chevaux			2			1		2	2	3	5	0 30	0 60	0 90
Peaux vertes et salées, cornes et sabots														

N° (A) 7—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.		Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Montée.	Descente.	
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Glace														
Fer, chemin de fer	3		44						47		47	7 05		7 05
" en gueuse			14					613	14	613	627	2 10	122 60	124 70
" tout autre	78		184		1,067	520			1,329	520	1,849	199 35	104 00	303 35
Minerai de fer			1,221		1,204				2,425		2,425	121 25		121 25
Cryolithe ou minerai chim. et autre miner., exc. le fer		10								10	10		0 50	0 50
Saindoux et huile de saind						19		5		24	24		4 80	4 80
Farines, de toutes sortes						17,224		139		17,363	17,363		3,472 60	3,472 60
Viandes, autres que le lard						3		34		37	37		7 40	7 40
Marbre					4,455				4,455		4,455	668 25		668 25
Manille					8				8		8	1 20		1 20
Mélasse	2				340	88			342	88	430	51 30	17 60	68 90
Clous	70		14						84		84	12 60		12 60
Avoine						27,492		320		27.812	27,812		5,562 40	5,562 40
Huile, en barils		1						5		6	6		1 20	1 20
Tourteaux oléagineux								798		798	798		159 60	159 60
Pois														
Pommes de terre						1				1	1		0 20	0 20
Lard						21		1,334		1,355	1,355		271 00	271 00
Peinture			1		129				130		130	19 50		19 50
Poix et goudron			40						40		40	6 00		6 00
Guénilles														
Seigle	460		295					1,918	755	1,918	2,673	113 25	383 60	496 85
Résine														
Sel		315			896			1	896	316	1,212	134 40	63 20	197 60
Pierre, pour la taille								6,784		6,784	6,784		1,356 80	1,356 80
" ouvrée						2		11		13	13		2 60	2 60
" impropre à la taille, non ouvrée					7,107	1,681		375	7,107	2,056	9,163	710 50	205 50	916 00
Graines, de toutes sortes						151		3		154	154		30 80	30 80
Moutons														
Cendre de soude					3				3		3	0 45		0 45

Acier														
Sucre	9				797				806		806	120 90		120 90
Spiritueux, bière, etc	5	5	3			190		23	8	218	226	1 20	43 60	44 80
Tabac brut														
Suif					61	13			61	13	74	9 15	2 60	11 75
Etain			125						125		125	18 75		18 75
Térébenthine														
Blé		12,490				39,229		65,566		117,285	117,285		23,457 00	23,457 00
Blanc de plomb														
Blanc de céruse					153				153		153	22 95		22 95
Laine					16	452			16	452	468	2 40	90 40	92 80
Tous autres effets et marchandises non énumérés	171	114	73		23,386	1,591		208	23,630	1,913	25,543	3,544 50	382 60	3,927 10
Ecorce														
Barils, vides					8	173			8	173	181	1 56	33 34	34 90
Courbes pour bâtiments														
Flottes														
Bois de chauffage, sur navires			300						300		300	20 00		20 00
Bois de serv., scié, sur navires		2,155		15,981		55,074		8,632		81,842	81,842		14,721 59	14,721 59
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires		215								215	215		32 25	32 25
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux		5								5	5		1 00	1 00
Liens de ch. de fer, sur navires		95						757		852	852		135 99	135 99
" " en radeaux														
Billots de sciage						158				158	158		14 40	14 40
Douves et fonds, barils								4		4	4		0 46	0 46
" pipes								506		506	506		94 49	94 49
Douves et fonds, Indes Occidentales								627		627	627		117 16	117 16
Douves, saloirs														
Bardeaux						51				51	51		36 12	36 12
Piquets et perches pour clôtures, sur navires		17								17	17		6 36	6 36
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de const., carré, sur nav.		21,321		240				55,640		77,201	77,201		11,578 88	11,578 88
" " en rad.								2,920		2,920	2,920		656 65	656 65
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué					43	2			43	2	45	17 20	0 80	18 00
Total, fret payant péages	801	36,751	6,614	16,221	266,231	297,353	12,036	380,706	285,682	731,031	1,016,713	54,159 76	140,513 89	194,673 65
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du Saint-Laurent.														
Produits agricoles, non énumérés, légumes			19						19		19			

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° (A) 7—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.		Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Montée.	Descente.	
												$ cts.	$ dts.	$ cts.
Briques	9		75						84		84			
Ciment et chaux hydraulique	9		814						823		823			
Argile, chaux et sable	3								3		3			
Faïence et poterie			112						112		112			
Bestiaux														
Poisson			80						80		80			
Meubles														
Verrerie, de toutes sortes	1		70						71		71			
Chevaux	1		1						2		2			
Fer, chemin de fer	14,784		729						15,513		15,513			
" en gueuse	78		172						250		250			
" tout autre	54		236						290		290			
Mélasse			56						56		56			
Clous	268		468						736		736			
Huile, en barils	4		5						9		9			
Peinture	20		29						49		49			
Sel	65		4,151						4,216		4,216			
Graines de toutes sortes			215						215		215			
Cendre de soude			766						766		766			
Acier			3						3		3			
Sucre	4		3						7		7			
Spiritueux, bière, etc	12		112						124		124			
Ferblanc	57		423						480		480			
Térébenthine	1								1		1			
Blanc de plomb	2		2						4		4			
Blanc de céruse	21		12						33		33			
Toutes autres marchandises non énumérées	262		1,160						1,422		1,422			
Barils, vides			2						2		2			
Grand total du fret	16,456	36,751	16,329	16,221	266,231	297,353	12,036	380,706	311,052	731,031	1,042,083			

Total des péages sur navires		8,714 97	9,085 58	17,800 55
do passagers		40 80	54 35	95 15
do marchandises en franchise	$3,805 52			
Total des péages		62,915 53	149,653 82	212,569 35

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 19 mai 1890.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

N° (A) 8.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1889.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée	Descente.	Montée	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes	20	699							20	699	719	20 15
Produits agricoles non énumérés, légumes				420						420	420	21 00
" " animaux												
Instruments aratoires												
Orge				197						197	197	4 92
Briques	20			4					20	4	24	2 03
Os												
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique	1	6							1	6	7	0 28
Argile, chaux et sable	1	364							1	364	365	35 03
Houille		435					2,427		2,427	435	2,862	93 35
Maïs												
Bestiaux												
Coton, brut												
Faïence et poterie	5								5		5	0 10
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson												
Lin et chanvre												
Fleur de farine	7	2,019							7	2,019	2,026	50 73
Meubles	1								1		1	0 18
Gypse				623						623	623	7 79
Verrerie, de toutes sortes												
Foin, pressé												
Cochons												
Chevaux												
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	18								18		18	1 80
Glace												
Fer, chemin de fer												

" en gueuse												
" tout autre	3								3		3	0 06
Minerai de fer												
Cryolithe ou min. chimiq., et autre min., exc. le fer												
Saindoux et huile de saindoux												
Farines, de toutes sortes	15								15		15	1 13
Viandes, autres que le lard												
Marbre												
Manille												
Mélasse												
Clous	58								58		58	1 12
Avoine		544								544	544	105 83
Huile, en barils	5	1					156	15	161	16	177	4 85
Tourteaux oléagineux												
Pois	240			210					240	210	450	25 50
Pommes de terre												
Lard												
Peinture	4								4		4	0 08
Poix et goudron												
Guénilles												
Seigle												
Résine												
Sel	19		23						42		42	1 09
Pierre, pour la taille												
" ouvrée												
" impropre à la taille, non ouvrée	886								886		886	53 87
Graines, de toutes sortes												
Moutons												
Cendre de soude												
Acier												
Sucre	146								146		146	2 81
Spritueux, bière, etc		2						13		15	15	1 68
Tabac, brut												
Suif												
Etain												
Térébenthine												
Blé	4,290	873					1,876	2,340	6,166	3,213	9,379	716 92
Blanc de plomb												
Blanc de céruse												
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	514	309	4						518	309	827	20 65
Ecorce												
Barils, vides			10	110					10	110	120	2 98
Courbes pour bâtiments												
Flottes												
Bois de chauffage, sur navires	3,660	11,148							3,660	11,148	14,808	624 83
" en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	979	2,045							979	2,045	3,024	210 61

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° (A) 8.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, etc—*Fin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Bois de service, scié, en radeaux				2						2	2	0 22
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires												
" " en radeaux	5								5		5	0 25
Liens de chemins de fer sur navires		50	22						22	50	72	7 19
" " en radeaux												
Billots de sciage	239	2,111		2,587			7		246	4,698	4,944	201 48
Bardeaux				1						1	1	0 15
Piquets et perches pour clôtures, sur navires										6	6	0 44
" " en radeaux												
Douves et fonds, barils												
" pipes												
" Indes Occidentales												
Douves, saloirs												
Bois de construction, carré, sur navires				6								
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Total du fret payant péages	11,136	20,606	59	4,160			4,466	2,368	15,661	27,134	42,795	2,221 10
Bois de const. en fran., de Welland à Port-Robinson		395								395	395	
Grand total	11,136	21,001	59	4,160			4,466	2,368	15,661	27,529	43,190	

Total des péages sur navires		846 80
" " passagers		48 63
" " marchandises en franchise	$18 88	
Total des péages		3,116 53

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 19 mai 1890.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° (A) 9.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1889.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		88			26				26	88	114	20 20
Pommes	15	2,536						1	15	2,537	2,552	372 65
Produits agricoles, non énumérés, légumes	264	85	19				33		316	85	401	52 42
" " animaux	53	924							53	924	977	135 57
Instruments aratoires	92	26							92	26	118	18 12
Orge	1,312	1,496					3		1,315	1,496	2,811	56 93
Briques	8,169	169	68				472		8,709	169	8,878	367 90
Os	24	94		329					24	423	447	59 59
Soufre							30		30		30	1 13
Ciment et chaux hydraulique	4,826	132	734						5,560	132	5,692	614 63
Argile, chaux et sable	18,540	3,588					4,762		23,302	3,588	26,890	1,071 43
Houille		53,093			20	1,171		92,640	20	146,904	146,924	20,141 85
Maïs	23	2,678				40		56	23	2,774	2,797	58 59
Bestiaux	37	358		9					37	367	404	32 07
Coton, brut												
Faïence et poterie	128	16	111				2	2	241	18	259	49 66
Bois de teinture et matières tinctoriales	40	20					106		146	20	166	11 87
Poisson	594	200	72		8				674	200	874	79 72
Lin et chanvre												
Fleur de farine	668	549			12	113		1	680	663	1,343	115 69
Meubles	144	381							144	381	525	96 75
Gypse	2,440	363							2,440	363	2,803	55 07
Verrerie, de toutes sortes	375	35	8		2		12	2	397	37	434	81 14
Foin, pressé	1,113	610			81				1,194	610	1,804	88 31
Cochons	1	17							1	17	18	2 59
Chevaux	115	249	1		1				117	249	366	26 69
Peaux vertes et salées	1	23	1					3	2	26	28	4 00
Glace												
Fer, chemin de fer	15,814	160	534						16,348	160	16,508	2,408 55
" en gueuse	4,945	40	172			10	140		5,257	50	5,307	762 86
" tout autre	17,448	1,334	220		9			28	17,677	1,362	19,039	945 49

N° (A) 9.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.
Minerai de fer												
Cryol. ou minerai chimiq., et aut. miner., excepté le fer		2,568								2,568	2,568	128 40
Saindoux et huile de saindoux	31	8							31	8	39	4 36
Farines, de toutes sortes	51	823							51	823	874	56 78
Viandes, autres que le lard	11	29							11	29	40	3 31
Marbre	12						27		39		39	3 73
Manille		1								1	1	0 05
Mélasse	393	25	56				2,586		3,035	25	3,060	207 20
Clous	2,408	538	291						2,699	538	3,237	552 69
Avoine	586	782	5		5			5	596	787	1,383	67 79
Huile, en barils	725	235	25	2	14	92	445	68	1,209	397	1,606	192 29
Tourteaux oléagineux	15								15		15	1 44
Pois	892	18,170							892	18,170	19,062	385 21
Pommes de terre	25	182						1	25	183	208	16 04
Lard	207	276						12	207	288	495	38 56
Peinture	157	172	23				15		195	172	367	51 02
Poix et goudron	118	119					1,159		1,277	119	1,396	97 24
Guénilles	154	29							154	29	183	21 20
Seigle		8								8	8	1 20
Résine	36	69					1,303		1,339	69	1,408	74 57
Sel	3,946	16	3,879			16			7,825	32	7,857	1,049 47
Pierre, pour la taille	2,237	5,575					3,014		5,251	5,575	10,826	722 97
" brute	205	52							205	52	257	23 60
" impropre à la taille, non ouvrée	1,176	1,221							1,176	1,221	2,397	90 30
Graines, de toutes sortes	9,156	1,240	215					3	9,371	1,243	10,614	445 78
Moutons	3	129							3	129	132	11 49
Cendre de soude	733	40	771						1,504	40	1,544	297 58
Acier	346	2	3						349	2	351	53 81
Sucre	2,819	14	3				2,584		5,406	14	5,420	643 87
Spiritueux, bière, etc.	483	404	111					11	594	415	1,009	184 44
Tabac, brut		1						2		3	3	0 45
Suif	38						100		138		138	9 36
Etain	332	91	423						755	91	846	154 72
Térébenthine	23	9					203		226	9	235	15 05

[1890]

Blé	24,880	3,319						1	24,880	3,320	28,200	588 91
Blanc de plomb	99	2	1						100	2	102	19 90
Blanc de céruse	435	12							435	12	447	87 18
Laine	8	2							8	2	10	0 94
Tous autres effets et marchandises, non énumérés	6,982	2,638	981		737	563		65	8,700	3,266	11,966	1,850 36
Ecorce												
Barils, vides	96	76	47		69	9		9	212	94	306	38 16
Flottes	610	5,208							610	5,208	5,818	101 99
Bois de chauffage, sur navires	3,009	7,215	600						3,609	7,215	10,824	280 98
" en radeaux	6								6		6	0 25
Cercles					9				9		9	0 90
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	22,589	29,685	614	360		824			23,203	30,869	54,072	1,852 66
" en radeaux		205								205	205	8 37
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires		17,936								17,936	17,936	448 40
" " en radeaux		6,046								6,046	6,046	151 15
Liens de chemins de fer, sur navires	988		256						1,244		1,244	24 89
" " en radeaux												
Billots de sciage		14,491										
Douves et fonds, barils		22								14,491	14,491	445 46
" pipes										22	22	3 30
" Indes Occidentales		186								186	186	6 99
Douves, saloirs		10								10	10	0 80
Bardeaux	27	63	16						43	63	106	29 68
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	1		10						11		11	1 10
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires	492	2,098							492	2,098	2,590	39 97
" " en radeaux	2,302	6,246							2,302	6,246	8,548	230 70
Traverses		12,508								12,508	12,508	32 55
Articles en bois et bois en partie fabriqué	84	102						1	84	103	187	44 40
Total, fret payant péages	167,107	215,162	10,270	700	993	2,838	16,996	92,911	195,366	311,611	506,977	39,627 43
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland.												
Cendre		107								107	107	
Maïs		199,767								199,767	199,767	
Ciment et chaux hydraulique		29								29	29	
Fleur de farine		6,981								6,981	6,981	
Chevaux		2								2	2	
Farines, de toutes sortes		148								148	148	
Viandes, autres que le lard		32								32	32	
Avoine		320								320	320	
Huile		4								4	4	
Tourteaux oléagineux		798								798	798	
Lard		1,177						43		1,220	1,220	
Seigle		1,284								1,284	1,284	
Graines, de toutes sortes		3								3	3	
Pierre, ouvrée		2,561								2,561	2,561	

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° (A) 9.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Blé		70,540						305		70,845	70,845	
Whisky et autres spiritueux		20								20	20	
Marchandises non énumérées	25	193							25	193	218	
Bois de service, sur navires	151	3,628						2,420	151	6,048	6,199	
" en radeaux		237								237	237	
Douves, pipes		202								202	202	
" Indes Occidentales		68								68	68	
Bois de construction, carré, en radeaux		9,302								9,302	9,302	
Articles en bois												
Houille, en franchise, par arrêté du conseil	54,304		119				47,537		101,960		101,960	
Argile, chaux et sable, en franc., par arrêté du cons.	589	129					80		669	129	798	
Pierre, pour la taille	200								200		200	
" non ouvrée, impropre à la taille, en franchise, par arrêté du conseil		9,000								9,000	9,000	
Flottes, en franchise, par arrêté du conseil	580								580		580	
Cryolithe, en franchise, ayant payé pleins péages sur le canal Welland		10								10	10	
Grand total, fret	222,956	521,704	10,389	700	993	2,838	64,613	95,679	298,951	620,921	919,872	

Total des péages sur navires		15,824 69
" " passagers		2,502 85
" " articles en franchise	$14,559 25	
Amendes et dommages		175 00
Quaiage et emmagasinage		5,606 69
Autres recettes		9,556 88
Total du revenu, non compris les loyers de pouvoirs d'eau		73,293 54

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 19 mai 1890.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° (A) 10.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1889.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.		Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Montée.	Descente.	
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	.....	80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	80	80	.....	16 00	16 00
Pommes	.....	2,453	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,453	2,453	.....	367 95	367 95
Produits agricoles non énumérés, légumes	258	45	19	.....	.....	.....	.....	.....	277	45	322	41 55	6 75	48 30
Produits agricoles non énumérés, animaux	3	793	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	793	796	0 45	118 95	119 40
Instruments aratoires	.....	20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20	20	.....	4 00	4 00
Orge	.....	1,130	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,130	1,130	.....	22 60	22 60
Briques	150	.....	68	.....	.....	.....	.....	.....	218	.....	218	32 70	.....	32 70
Os	.....	86	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	86	86	.....	12 90	12 90
Soufre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ciment et chaux hydraulique	1,652	5	734	.....	.....	.....	.....	.....	2,386	5	2,391	357 90	0 75	358 65
Argile, chaux et sable	30	331	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30	331	361	4 50	49 65	54 15
Houille	.....	49,512	.....	.....	.....	.....	.....	74,778	.....	124,290	124,290	.....	18,604 90	18,604 90
Maïs	.....	2,491	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,491	2,491	.....	49 82	49 82
Bestiaux	.....	38	.....	9	.....	.....	.....	.....	.....	47	47	.....	7 05	7 05
Coton, brut	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Faïence et poterie	52	16	111	.....	.....	.....	.....	2	163	18	181	32 60	3 60	36 20
Bois de teinture et mat. tinctor	13	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13	.....	13	2 60	.....	2 60
Poisson	239	17	72	.....	8	.....	.....	.....	319	17	336	47 85	2 55	50 40
Lin et chanvre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Fleur de farine	.....	328	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	328	328	.....	49 20	49 20
Meubles	36	360	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36	360	396	7 20	72 00	79 20
Gypse	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Verrerie, de toutes sortes	342	14	8	.....	.....	.....	.....	2	350	16	366	70 00	3 20	73 20
Foin, pressé	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cochons	.....	17	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17	17	.....	2 55	2 55
Chevaux	13	31	1	.....	.....	.....	.....	.....	14	31	45	2 10	4 65	6 75
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	.....	21	1	.....	.....	.....	.....	3	1	24	25	0 15	3 60	3 75

N° (A) 10—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.		Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Montée.	Descente.	
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Glace														
Fer, chemin de fer	15,345		534						15,879		15,879	2,381 85		2,381 85
" en gueuse	4,721		172						4,893		4,893	733 95		733 95
" tout autre	1,468	29	220						1,688	29	1,717	253 20	4 35	257 55
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chim., et autre minerai, excepté le fer		2,566								2,566	2,566		128 30	128 30
Saindoux et huile de saindoux	5	7							5	7	12	0 75	1 05	1 80
Farines, de toutes sortes	1	176							1	176	177	0 15	26 40	26 55
Viandes, autres que le lard	1	9							1	9	10	0 15	1 35	1 50
Marbre	10								10		10	2 00		2 00
Manille														
Mélasse	120		56						176		176	35 20		35 20
Clous	1,960	7	291						2,251	7	2,258	450 20	1 40	451 60
Avoine		25								25	25		3 36	3 36
Huile, en barils	370	150	3						373	150	523	74 60	30 00	104 60
Tourteaux oléagineux														
Pois		3,183								3,183	3,183		66 91	66 91
Pommes de terre		17								17	17		2 55	2 55
Lard		55						3		58	58		8 70	8 70
Peinture	142	43	23						165	43	208	33 00	8 60	41 60
Poix et goudron	101	67							101	67	168	20 20	13 40	33 60
Guénilles	5	24							5	24	29	1 00	4 80	5 80
Seigle		8								8	8		1 20	1 20
Résine	21								21		21	4 20		4 20
Sel	1,842		3,878						5,720		5,720	858 00		858 00
Pierre, pour la taille	9	1,374							9	1,374	1,383	1 35	206 10	207 45
" ouvrée	17	50							17	50	67	3 40	10 00	13 40
" impropre à la taille, non ouvrée		672								672	672		55 80	55 80
Graines, de toutes sortes	192	10	215						407	10	417	61 05	1 50	62 55
Moutons		19								19	19		2 85	2 85
Cendre de soude	670		771						1,441		1,441	288 20		288 20
Acier	332		3						335		335	51 65		51 65
Sucre	2,079	13	3						2,082	13	2,095	416 40	2 60	419 00

[1890]

Spiritueux, bière, etc.	209	393	111					7	320	400	720	64 00	80 00	144 00
Tabac, brut		1						2		3	3		0 45	0 45
Suif	36								36		36	5 40		5 40
Etain	274	8	423						697	8	705	139 40	1 60	141 00
Térébenthine	22								22		22	4 40		4 40
Blé	190	618							190	618	808	28 50	12 49	40 99
Blanc de plomb	88		1						89		89	17 80		17 80
Blanc de céruse	411								411		411	82 20		82 20
Laine	3	2							3	2	5	0 45	0 30	0 75
Tous autres effets et marchandises non énumérés	4,006	1,782	971					59	4,977	1,841	6,818	995 40	368 20	1,363 60
Ecorce														
Barils, vides	60	61	6						66	61	127	11 82	12 08	23 90
Courbes pour bâtiments														
Flottes														
Bois de chauffage, sur navires		1,089								1,089	1,089		69 35	69 35
" en radeaux														
Cercles														
Echalas à houblon														
Bois de serv., scié, sur navires	9	5,108				824			9	5,932	5,941	0 75	607 80	608 55
" en radeaux														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Douves et fonds, barils		22								22	22		3 30	3 30
" pipes														
" Indes Occ														
Douves, saloirs		10								10	10		0 80	0 80
Bardeaux			16						16		16	10 98		10 98
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de cons. car., sur navires	92								92		92	4 60		4 60
" en radeaux														
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué	61	17						1	61	18	79	24 40	7 20	31 60
Total du fret payant péages	37,660	75,403	8,711	9	8	824		74,857	46,379	151,093	197,472	7,660 20	21,147 46	28,807 66
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland.														
Cendre		107								107	107			
Maïs		195,350								195,350	195,350			
Fleur de farine		6,841								6,841	6,841			
Chevaux		2								2	2			
Farines, de toutes sortes		148								148	148			
Viandes, autres que le lard		32								32	32			
Avoine		320								320	320			

N° (A) 10.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonnage.		Total, tonneaux.	Montant des péages.		Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Montée.	Descente.	
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Huile		4								4	4			
Tourteaux oléagineux		798								798	798			
Lard		1,177						43		1,220	1,220			
Seigle		1,284								1,284	1,284			
Graines, de toutes sortes		3								3	3			
Spiritueux, bière, etc		20								20	20			
Blé		70,510						305		70,815	70,815			
Marchandises, non énumérées		193								193	193			
Bois de serv., scié, sur navires		3,461						2,420		5,881	5,881			
" en radeaux		237								237	237			
Douves et fonds, pipes		202								202	202			
" Indes Occ.		68								68	68			
Bois de serv., car., en radeaux		9,302								9,302	9,302			
Houille, en franchise, par arrêté du conseil	5,349		11						5,360		5,360			
Cryolithe, en fr., ayant payé pleins péages s. le c. Rideau		10								10	10			
Fret—Grand total	43,009	365,472	8,722	9	8	824		77,625	51,739	443,930	495,669			
Total, péages sur navires												4,957 98	4,740 71	9,698 69
" passagers												257 40	1,386 95	1,644 35
" articles en franchise $ 9,071 34														
Total des péages												12,875 58	27,275 12	40,150 70

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 19 mai 1890.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

N° (A) 11.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1889.

ARTICLES.	De ports du Canada. à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		8			26				26	8	34	4 20
Pommes	15	83						1	15	84	99	4 70
Produits agricoles, non énumérés, légumes	6	40					33		39	40	79	4 12
" " animaux	50	131							50	131	181	16 17
Instruments aratoires	92	6							92	6	98	14 12
Orge	1,312	366					3		1,315	366	1,681	34 33
Briques	8,019	169					472		8,491	169	8,660	335 20
Os	24	8		329					24	337	361	46 69
Soufre							30		30		30	1 13
Ciment et chaux hydraulique	3,174	127							3,174	127	3,301	255 98
Argile, chaux et sable	18,510	3,257					4,762		23,272	3,257	26,529	1,017 28
Houille		3,581			20	1,171		17,862	20	22,614	22,634	1,536 95
Maïs	23	187				40		56	23	283	306	8 77
Bestiaux	37	320							37	320	357	25 02
Faïence et poterie	76						2		78		78	13 46
Bois de teinture et matières tinctoriales	27	20					106		133	20	153	9 27
Poisson	355	183							355	183	538	29 32
Fleur de farine	668	221			12	113		1	680	335	1,015	66 49
Meubles	108	21							108	21	129	17 55
Gypse	2,440	363							2,440	363	2,803	55 07
Verrerie, de toutes sortes	33	21			2		12		47	21	68	7 94
Foin, pressé	1,113	610			81				1,194	610	1,804	88 31
Cochons	1								1		1	0 04
Chevaux	102	218			1				103	218	321	19 94
Peaux verres et salées, cornes et sabots	1	2							1	2	3	0 25
Fer, chemin de fer	469	160							469	160	629	26 70
" en gueuse	224	40				10	140		364	50	414	28 91
" tout autre	15,980	1,305			9			28	15,989	1,333	17,322	687 94
Cryolithe, minerai chim. et autres min., excepté le fer		2								2	2	0 10
Saindoux et huile de saindoux	26	1							26	1	27	2 56

N° (A) 11.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total tonneaux.	Montant des péages.
	Montée	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.
Farines, de toutes sortes	50	647							50	647	697	30 23
Viandes, autres que le lard	10	20							10	20	30	1 81
Marbre	2						27		29		29	1 73
Manille		1								1	1	0 05
Mélasse	273	25					2,586		2,859	25	2,884	172 00
Clous	448	531							448	531	979	101 09
Avoine	586	757	5		5			5	596	762	1,358	64 43
Huile, en barils	355	85	22	2	14	92	445	68	836	247	1,083	87 69
Tourteaux oléagineux	15								15		15	1 44
Pois	892	14,987							892	14,987	15,879	318 30
Pommes de terre	25	165						1	25	166	191	13 49
Lard	207	221						9	207	230	437	29 86
Peinture	15	129					15		30	129	159	9 42
Poix et goudron	17	52					1,159		1,176	52	1,228	63 64
Guénilles	149	5							149	5	154	15 40
Résine	15	69					1,303		1,318	69	1,387	70 37
Sel	2,104	16	1			16			2,105	32	2,137	191 47
Pierre pour la taille	2,228	4,201					3,014		5,242	4,201	9,443	515 52
" ouvrée	188	2							188	2	190	10 20
" impropre à la taille, non ouvrée	1,176	549							1,176	549	1,725	34 50
Graines, de toutes sortes	8,964	1,230						3	8,964	1,233	10,197	383 23
Moutons	3	110							3	110	113	8 64
Cendre de soude	63	40							63	40	103	9 38
Acier	14	2							14	2	16	2 16
Sucre	740	1					2,584		3,324	1	3,325	224 87
Spiritueux, bière, etc	274	11						4	274	15	289	40 44
Suif	2						100		102		102	3 96
Etain	58	83							58	83	141	13 72
Térébenthine	1	9					203		204	9	213	10 65
Blé	24,690	2,701						1	24,690	2,702	27,392	547 92
Blanc de plomb	11	2							11	2	13	2 10
Blanc de céruse	24	12							24	12	36	4 98
Laine	5								5		5	0 19
Tous autres effets et marchandises non énumérés	2,976	856	10		737	563		6	3,723	1,425	5,148	486 76

Barils, vides	36	15	41		69	9		9	146	33	179	14 26
Flottes	610	5,208							610	,208	5,818	101 99
Bois de chauffage, sur navires	3,009	6,126	600						3,609	6,126	9,735	211 63
" en radeaux	6								7		6	0 25
Houblon					9				9		9	0 90
Bois de service, scié, sur navires	22,580	24,577	614	360					23,194	24,937	48,131	1,244 11
" " en radeaux		205								205	205	8 37
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires		17,936								17,936	17,936	448 40
" " en radeaux		6,046								6,046	6,046	151 15
Traverses de chemins de fer, sur navires	988		256						1,244		1,244	24 89
Billots de sciage		19,491								19,491	19,491	445 46
Douves, Indes Occidentales		186								186	186	6 99
Bardeaux	27	63							27	63	90	18 70
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	1		10						11		11	1 10
Bois de construction, carré, sur navires	400	2,098							400	2,098	2,498	35 37
" " en radeaux	2,302	6,246							2,302	6,246	8,548	230 70
Traverses		12,508								12,508	12,508	32 55
Articles en bois et bois en partie fabriqué	23	85							23	85	108	12 80
Total, fret payant péages	129,447	139,759	1,559	691	985	2,014	16,996	18,054	148,987	160,518	309,505	10,819 77
Houille, en franchise, par arrêté du conseil	48,955		108				47,537		96,600		96,600	
Maïs, en fr., ayant payé pleins péag. sur le canal Well		4,417								4,417	4,417	
Blé		30								30	30	
Fleur de farine		140								140	140	
Pierre, non ouvrée, en franch., par arrêté du conseil		9,000								9,000	9,000	
" pour la taille "	200								200		200	
Bois de service "	151	167							151	167	318	
Ciment et chaux hydraulique "		29								29	29	
Argile, chaux et sable "	589	129					80		669	129	798	
Marchandises "	25								25		25	
Pierre, ouvrée "		2,561								2,561	2,561	
Flottes "	580								580		580	
Grand total, fret	179,947	156,232	1,667	691	985	2,014	64,613	18,054	247,212	176,991	424,203	

Total des péages sur navires		6,126 00
" " passagers		858 50
" " marchandises en franchise	$5,478 91	
Total des péages		17,804 27

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 19 mai 1890.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

N° (A) 12.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux d'Ottawa, et le montant du revenu perçu durant la saison de navigation de 1889.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes		3								3	3	0 18
Produits agricoles non énumérés, légumes		37								37	37	2 23
" " animaux		935								935	935	83 65
Instruments aratoires		17								17	17	2 76
Orge		390								390	390	28 39
Briques		110								110	110	6 33
Os		12								12	12	1 16
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique		163								163	163	5 98
Argile, chaux et sable		6,182								6,182	6,182	190 74
Houille		176					128		128	176	304	10 13
Maïs		2								2	2	0 20
Bestiaux		501								501	501	31 90
Coton, brut												
Faïence et poterie		1								1	1	0 19
Bois de teinture et matières tinctoriales	2								2		2	0 19
Poisson		1								1	1	0 10
Lin et chanvre												
Fleur de farine		19								19	19	1 46
Meubles	5	39							5	39	44	5 93
Gypse												
Verreries de toutes sortes												
Foin, pressé	5	261							5	261	266	22 33
Cochons		31								31	31	2 61
Chevaux	14	176							14	176	190	10 22
Peaux vertes et salées, cornes et sabots		19								19	19	1 76
Glace												
Fer, chemin de fer												
" en gueuse												

Fer, tout autre		24								24	24	2 29
Minerai de fer												
Cryolithe, min. chim. et autres min., excepté le fer		1,248								1,248	1,248	64 74
Saindoux et huile de saindoux												
Farines, de toutes sortes		9								9	9	0 89
Viandes, autres que le lard				1						1	1	0 18
Marbre												
Manille												
Mélasse		2								2	2	0 38
Clous												
Avoine	1	854							1	854	855	53 42
Huile, en barils		4								4	4	0 38
Tourteaux oléagineux												
Pois		1,386								1,386	1,386	91 22
Pommes de terre		301								301	301	24 34
Lard	1	5							1	5	6	0 46
Peinture												
Poix et goudron												
Guénilles		6								6	6	1 05
Seigle		1								1	1	0 10
Résine												
Sel												
Pierre, pour la taille	250	3							250	3	253	5 30
" ouvrée												
" impropre à la taille, non ouvrée	90								90		90	0 96
Graines, de toutes sortes		14								14	14	1 35
Moutons		279								279	279	19 77
Cendre de soude												
Acier												
Sucre		5								5	5	0 95
Spiritueux, bière, etc.		1								1	1	0 19
Tabac, brut												
Suif		3								3	3	0 22
Etain												
Térébenthine												
Blé		70								70	70	5 76
Blanc de plomb												
Blanc de céruse												
Laine												
Toutes autres marchandises non énumérées	23	274							23	274	297	41 76
Ecorce		13								13	13	1 27
Barils, vides		63								63	63	7 75
Courbes pour bâtiments												
Flottes	30	8,880							30	8,880	8,910	81 20
Bois de chauffage, sur navires		36,615		2,214						38,829	38,829	1,561 39
do en radeaux		6,396		366						6,762	6,762	92 02
Cercles		13								13	13	1 17
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires		436,407		174,525						610,932	610,932	48,506 06
" " en radeaux		3,919								3,919	3,919	45 11

N° (A) 12.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires												
" " en radeaux												
Traverses de chemin de fer, sur navires		1,410								1,410	1,410	136 59
" " en radeaux		823								823	823	38 67
Billots de sciage		6,826								6,826	6,826	156 00
Douves et fonds, barils												
" " pipes												
" " Indes Occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux		122		310						432	432	343 53
Piquets et perches de clôtures, sur navires		3								3	3	0 66
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires												
" " en radeaux		1,730								1,730	1,730	43 98
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué	22								22		22	4 40
Total, fret payant péages	443	516,784		177,416			128		571	694,200	694,771	51,743 95
Bois de const., etc., en franchise, par A. du C		52,302								52,302	52,302	
Grand total, fret	443	569,086		177,416			128		571	746,502	747,073	

Total des péages sur navires		5,026 96
" " passagers		190 64
" articles en franchise	$439 31	
" amendes et dommages		
" autres recettes		
Revenu total, à part les loyers de pouvoir d'eau		56,961 55

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 19 mai 1890.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE A—*Suite.*—CANAUX.

N° (A) 13.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Chambly, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1889.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes		154				2		243		399	399	36 68
Produits agricoles non énumérés, légumes		11								11	11	0 37
" " animaux		12								12	12	0 40
Instruments aratoires												
Orge		567	511						511	567	1,078	52 99
Briques	77							730	77	730	807	74 54
Os												
Soufre								18		18	18	1 80
Ciment et chaux hydraulique								264		264	264	26 40
Argile, chaux et sable	714							5,095	714	5,095	5,809	580 32
Houille		36						104,394		104,430	104,430	10,262 25
Maïs												
Bestiaux		39								39	39	1 30
Coton, brut												
Faïence et poterie		10								10	10	1 00
Bois de teinture et matières tinctoriales								58		58	58	5 80
Poisson												
Lin et chanvre												
Fleur de farine	252								252		252	8 40
Meubles		2								2	2	0 20
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes												
Foin, pressé	53	871	489						542	871	1,413	82 24
Cochons												
Chevaux		33								33	33	1 10
Peaux vertes et salées, cornes et sabots												
Glace												
Fer, chemin de fer												
" en gueuse								140		140	140	14 00

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Fer, tout autre								25		25	25	2 50
Minerai de fer												
Cryolithe on min. chim. et autres minerais, exc. le fer												
Saindoux et huile de saindoux												
Farines, de toutes sortes												
Viandes, autres que le lard												
Marbre												
Manille												
Mélasse								2,799		2,799	2,799	307 57
Clous												
Avoine		1,370								1,307	1,370	45 71
Huile, en barils		7						484		491	491	48 60
Tourteaux oléagineux												
Pois		31								31	31	1 04
Pommes de terre	3								3		3	0 30
Lard												
Peinture								8		8	8	0 80
Poix et goudron								1,248		1,248	1,248	124 80
Guénilles												
Seigle												
Résine								1,373		1,373	1,373	137 30
Sel												
Pierre, pour la taille		61						1,685		1,746	1,746	172 57
" ouvrée								264		264	264	26 40
" impropre à la taille, non ouvrée								146		146	146	14 60
Graines, de toutes sortes												
Moutons	6	123							6	123	129	4 30
Cendre de soude								283		283	283	23 70
Acier								110		110	110	11 00
Sucre								2,452		2,452	2,452	245 20
Spiritueux, bière, etc.												
Tabac, brut												
Suif								17		17	17	1 70
Ferblanc												

Térébenthine								204		204	204	20 40
Blé	3								3		3	0 10
Blanc de plomb												
Blanc de céruse												
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	406	134	130					2,466	536	2,600	3,136	263 92
Ecorce												
Barils, vides	5								5		5	0 34
Courbes pour bâtiments												
Flottes												
Bois de chauffage, sur navires	429	60	2,703						3,132	90	3,192	104 77
" " en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	2,240	61	79,303					52	81,543	113	81,656	4,854 99
" " en radeaux	9								9		9	3 34
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires												
" " " en radeaux												
Liens de chemins de fer, sur navires	4,721								4,721		4,721	381 89
" " en radeaux												
Billots de sciage												
Douves et fonds, barils												
" pipes												
" Indes occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	39		28						67		67	10 44
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	18								18		18	1 22
Bois de construction, carré, sur navires												
" " " en radeaux												
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Total du fret payant péages	8,975	3,582	83,164			2		124,558	92,139	128,142	220,281	17,959 29
Houille, en franchise, par arrêté du conseil	170								170		170	
Grand total, fret	9,145	3,582	83,164			2		124,558	92,309	128,142	220,451	

Total, péages sur navires		2,670 40
" passagers		78 43
" marchandises en franchise	$17 00	
Amendes et dommages		26 00
Quaiage et emmagasinage		
Total du revenu, non compris les loyers de pouvoirs d'eau.		20,734 12

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 19 mai 1890.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

N° (A) 14.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Rideau, et le montant du revenu perçu durant la saison de navigation de 1889.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	6								6		6	0 52
Pommes	2	16							2	16	18	0 43
Produits agricoles non énumérés, légumes	5	3							5	3	8	0 24
" " animaux	472	108							472	108	580	14 25
Instruments aratoires	69	79							69	79	148	14 26
Orge	270								270		270	6 40
Briques	431	49							431	49	480	11 28
Os	1	23							1	23	24	0 77
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique	246	11							246	11	257	6 25
Argile, chaux et sable	299	5							299	5	304	7 14
Houille		10,356								10,356	10,356	461 88
Maïs		52								52	52	1 55
Bestiaux	3	3							3	3	6	0 16
Coton, brut												
Faïence et poterie	31	5							31	5	36	3 42
Bois de teinture et matières tinctoriales		2								2	2	0 18
Poisson	80	3							80	3	83	2 11
Lin et chanvre	1								1		1	0 03
Fleur de farine	58	308							58	308	366	10 20
Meubles	30	20							30	20	50	4 82
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes	33	1							33	1	34	3 04
Foin, pressé	132	2							132	2	134	3 21
Cochons												
Chevaux	8	8							8	8	16	0 48
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	1								1		1	0 03
Glace												
Fer, chemin de fer	5	52							5	52	57	1 34
" en gueuse	160								160		160	6 10

" tout autre	364	36							364	36	400	10 32
Minerai de fer												
Cryolithe ou min. chimiq., et autr. min., excepté le fer	36	1,164							36	1,164	1,200	60 00
Saindoux et huile de saindoux	24	1							24	1	25	0 75
Farines, de toutes sortes	28	24							28	24	52	1 50
Viandes, autres que le lard	5	2							5	2	7	0 17
Marbre	6	2							6	2	8	0 71
Manille												
Mélasse	76	11							76	11	87	7 74
Clous	309								309		309	27 77
Avoine	11	2							11	2	13	0 33
Huile, en barils	53	155							53	155	208	19 10
Tourteaux oléagineux	4	6							4	6	10	0 28
Pois	15	6							15	6	21	0 52
Pommes de terre	82	37							82	37	119	3 20
Lard	76	39							76	39	115	3 42
Peinture	7								7		7	0 72
Poix et goudron	18								18		18	1 60
Guénilles	2	6							2	6	8	0 80
Seigle	23								23		23	0 57
Résine	2								2		2	0 18
Sel	813	132							813	132	945	32 22
Pierre pour la taille	177	144							177	144	321	11 22
" ouvrée	1	2							1	2	3	0 36
" impropre à la taille, non ouvrée	413	1,010							413	1,010	1,423	30 63
Graines, de toutes sortes	20	2							20	2	22	0 70
Moutons	2								2		2	0 05
Cendre de soude	36								36		36	3 13
Acier	14	1							14	1	15	0 53
Sucre	266	65							266	65	331	30 86
Spiritueux, bière, etc	126	39							126	39	165	14 93
Tabac, brut		1								1	1	0 03
Suif	6								6		6	0 16
Etain	26	2							26	2	28	2 67
Térébenthine												
Blé		311								311	311	7 88
Blanc de plomb	20								20		20	1 79
Blanc de céruse	46								46		46	4 02
Laine	1								1		1	0 03
Tous autres effets et marchandises non énumérés	549	347							549	347	896	86 71
Ecorce		76								76	76	3 56
Barils, vides	19								19		19	1 50
Courbes pour bâtiments												
Flottes	2,996	30							2,996	30	3,026	53 62
Bois de chauffage, sur navires	13,092	830							13,092	830	13,922	234 65
" en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon	93								93		93	13 50
Bois de service, scié, sur navires	39,589	7,779	12,354						51,943	7,779	59,722	2,669 36
" " en radeaux	68	13							68	13	81	6 47

N° (A) 14.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la qnantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonnaux.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	296								296		296	23 68
" " en radeaux												
Traverses de chemin de fer, sur navires	7,492								7,492		7,492	873 67
" en radeaux												
Billots de sciage	400	480							400	480	880	20 10
Douves, saloirs	8								8		8	0 30
Bardeaux	11	55							11	55	66	9 76
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	5	1							5	1	6	0 81
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires												
" " en radeaux	1,880	200							1,880	200	2,080	111 26
Traverses	1,633								1,633		1,633	13 26
Articles en bois et bois en partie fabriqué	4								4		4	0 80
Total du fret payant péages	73,586	24,117	12,354						85,940	24,117	110,057	4,963 99
Houille, en franchise, par arrêté du conseil	3,069								3,069		3,069	
Grand total du fret	76,655	24,117	12,354						89,009	24,117	113,126	

Total des péages sur navires		1,943 76
" passagers		73 38
" houille en franchise	$81 90	
Quaiage et emmagasinage		18 96
Amendes et dommages		10 00
Autres recettes		229 68
Revenu total, à part les loyers de pouvoir d'eau		7,239 77

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 19 mai 1890.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° (A) 15.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Saint-Pierre, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1889.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Poisson	89	900	.....	.....	.....	.....	.....	.....	89	909	998	9 98
Fleur de farine	930	575	.....	.....	.....	.....	.....	.....	930	575	1,505	15 05
Houille	2,316	21,233	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,316	21,233	23,549	235 49
Bois de service	5,180	1,946	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,180	1,946	7,126	71 26
Autres produits agricoles	13,729	7,295	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13,729	7,295	21,024	210 24
Autres marchandises	936	305	.....	.....	.....	.....	.....	.....	936	305	1,241	12 41
Total du fret payant péages	23,180	32,263	.....	.....	.....	.....	.....	.....	23,180	32,263	55,443	554 43
Total des péages sur navires												2,365 24
" passagers												.....
Total du revenu, non compris les loyers de pouvoirs d'eau												2,919 67

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 19 mai 1890.

N° (A) 16—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal de la vallée de la Trent, et le montant du revenu perçu durant la saison de navigation de 1889.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée,	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes												
Produits agricoles non énumérés, légumes												
" " animaux												
Instruments aratoires												
Orge												
Briques	11	10							11	10	21	1 80
Os												
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique												
Argile, chaux et sable												
Houille												
Maïs												
Bestiaux												
Coton, brut												
Faïence et poterie	1								1		1	0 25
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson												
Lin et chanvre												
Fleur de farine												
Meubles												
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes												
Foin, pressé												
Cochons												
Chevaux												
Peaux vertes et salées, cornes et sabots												
Glace												
Fer, chemin de fer												

" en gueuse												
" tout autre												
Minerai de fer	8								8		8	0 08
Tous autres effets et marchandises non énumérés	76	3							76	3	79	2 37
Ecorce	319								319		319	3 40
Barils, vides												
Courbes pour bâtiments												
Flottes	50								50		50	0 50
Bois de chauffage, sur navires	18,761								18,761		18,761	189 86
" en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	741	94							741	94	835	13 25
" " en radeaux												
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	32	50							32	50	82	1 46
" " en radeaux	10	7							10	7	17	1 38
Liens de chemin de fer, sur navires	231								231		231	8 50
" en radeaux												
Billots de sciage	4,628								4,628		4,628	57 67
Douves et fonds, barils												
" pipes												
" Indes Occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	12								12		12	0 99
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	2								2		2	0 25
" " en radeaux	9								9		9	0 05
Bois de construction, carré, sur navires												
" " en radeaux	75								75		75	0 50
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Total du fret payant péages	24,966	164							24,966	164	25,130	282 31

Péages sur navires	162 65
" passagers	47 32
Revenu total, excepté les loyers de pouvoirs d'eau	492 28

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 19 mai 1890.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

[1890]

ANNEXE A—

N° (A) 18.—Détails du mouvement du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Classe n° 1.		$ cts.		$ cts.
Navires à vapeur canadiens	287,127	3,844 99	650,323	3,965 55
Navires à vapeur américains	342,804	5,149 06	20,231	141 99
Voiliers canadiens	278,819	5,543 28	1,005,779	11,030 05
Voiliers américains	183,196	4,110 02	81,169	687 10
Total, classe n° 1	1,091,946	18,647 35	1,757,502	15,824 69
Classe n° 2.	Nombre.		Nombre.	
Passagers	4,671	143 78	49,250	2,502 85
Classe n° 3.	Tonneaux.		Tonneaux.	
Briques	24	2 03	8,878	367 90
Soufre	.....	.....	30	1 13
Ciment et chaux hydraulique	56	7 63	5,692	614 63
Argile, chaux et sable	565	65 03	26,890	1,071 43
Poisson	170	25 75	874	79 72
Gypse	623	7 79	2,803	55 07
Fer, chemin de fer	47	7 05	16,508	2,408 55
" en gueuse	627	124 70	5,307	762 86
" tout autre	1,852	303 41	19,039	945 49
Acier	.....	.....	132	19 80
Sel	1,254	198 69	7,857	1,049 47
Pierre, pour la taille	6,784	1,356 80	10,826	722 97
Pommes	723	20 75	2,552	372 65
Orge	4,272	616 17	2,811	56 93
Maïs	353,595	70,719 00	2,797	58 59
Coton, brut	.....	.....	.....	.....
Lin et chanvre	.....	.....	.....	.....
Fleur de farine	7,931	1,231 63	1,343	115 69
Foin, pressé	.....	.....	1,804	88 31
Farines de toutes sortes	17,378	3,473 73	874	56 78
Tourteaux oléagineux	798	159 60	15	1 44
Avoine	28,356	5,668 23	1,383	67 79
Pois	450	25 50	19,062	385 21
Pommes de terre	1	0 20	208	16 04
Seigle	2,673	496 85	8	1 20
Graines de toutes sortes	154	30 80	10,614	445 78
Tabac, brut	.....	.....	3	0 45
Blé	126,664	24,173 92	28,200	588 91
Tous autres produits agricoles, légumes	420	21 00	401	52 42
Os	.....	.....	447	59 59
Bestiaux	.....	.....	404	32 07
Cochons	.....	.....	18	2 59
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	18	1 80	28	4 00
Chevaux	5	0 90	366	26 69
Saindoux et huile de saindoux	24	4 80	39	4 36
Viandes, autres que le lard	37	7 40	40	3 31
Lard	1,355	271 00	495	38 56
Moutons	.....	.....	132	11 49
Suif	74	11 75	138	9 36
Laine	468	92 80	10	0 94
Tous autres produits agricoles, animaux	.....	.....	977	135 57
Total, classe n° 3	557,398	109,126 71	180,005	10,735 74

Suite—CANAUX.

et le montant des péages perçus pendant la saison de navigation de 1889.

Canal Chambly.		Canaux d'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal St-Pierre.		Canaux de la Vallée de la Trent.	
Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
72,041	251 08	165,001	658 52	62,377	665 25	13,794	275 88	19,729	148 25
636	7 24	.....	.....	714	18 87	.....	.....	.....	.....
45,454	756 02	207,162	2,975 07	82,630	986 81	104,468	2,089 36	878	14 40
121,776	1,656 06	61,419	1,393 37	18,703	272 83	.....	.....	.....	.....
239,907	2,670 40	433,582	5,026 96	164,424	1,943 76	118,262	2,365 24	20,607	162 65
Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre		Nombre	
5,017	78 43	14,787	190 64	2,910	73 38	.....	.....	4,727	47 32
Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.	
807	74 54	110	6 33	480	11 28	.....	.....	21	1 80
18	1 80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
264	26 40	163	5 98	257	6 25	.....	.....	.....	.....
5,809	580 32	6,182	190 74	304	7 14	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1	0 10	83	2 11	998	9 98	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	57	1 34	.....	.....	.....	.....
140	14 00	.....	.....	160	6 10	.....	.....	.....	.....
25	2 50	24	2 29	400	10 32	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	945	32 22	.....	.....	.....	.....
1,746	172 57	253	5 30	321	11 22	.....	.....	.....	.....
399	36 68	3	0 18	18	0 43	.....	.....	.....	.....
1,078	52 99	390	28 39	270	6 40	.....	.....	.....	.....
.....	.....	2	0 20	52	1 55	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	1	0 03	.....	.....	.....	.....
252	8 40	19	1 46	366	10 20	1,595	15 05	.....	.....
1,413	82 24	266	22 33	134	3 21	.....	.....	.....	.....
.....	.....	9	0 89	52	1 50	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	10	0 28	.....	.....	.....	.....
1,370	45 71	855	53 42	13	0 33	.....	.....	.....	.....
31	1 04	1,386	91 22	21	0 52	.....	.....	.....	.....
3	0 30	301	24 34	119	3 20	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1	0 10	23	0 57	.....	.....	.....	.....
.....	.....	14	1 35	22	0 70	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	1	0 03	.....	.....	.....	.....
3	0 10	70	5 76	311	7 88	.....	.....	.....	.....
11	0 37	37	2 23	8	0 24	21,024	210 24	.....	.....
.....	.....	12	1 16	24	0 77	.....	.....	.....	.....
39	1 30	501	31 90	6	0 16	.....	.....	.....	.....
.....	.....	31	2 61	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	19	1 76	1	0 03	.....	.....	.....	.....
33	1 10	190	10 22	16	0 48	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	25	0 75	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1	0 18	7	0 17	.....	.....	.....	.....
.....	.....	6	0 46	115	3 42	.....	.....	.....	.....
129	4 30	279	19 77	2	0 05	.....	.....	.....	.....
17	1 70	3	0 22	6	0 16	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	1	0 03	.....	.....	.....	.....
12	0 40	935	83 65	580	14 25	.....	.....	.....	.....
13,599	1,108 76	12,063	594 54	5,211	145 32	23,527	235 27	21	1 80

ANNEXE A—

N° (A) 18—Détails du mouvement du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.	
	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
Classe n° 4.		$ cts.		$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	112	22 40	114	20 20
Instruments aratoires	.....	.....	118	18 12
Faïence et poterie	7	0 50	259	49 66
Bois de teinture et matières tinctoriales	.....	.....	166	11 87
Meubles	45	8 48	525	96 75
Verres, de toutes sortes	2	0 30	434	81 14
Marbre	4,455	668 25	39	3 73
Manille	8	1 20	1	0 05
Mélasse	430	68 90	3,060	207 20
Clous	142	13 72	3,237	552 69
Huile, en barils	183	6 05	1,606	192 29
Peinture	134	19 58	367	51 02
Poix et goudron	40	6 00	1,396	97 24
Guénilles	.....	.....	183	21 20
Résine	.....	.....	1,408	74 57
Cendre de soude	3	0 45	1,544	297 58
Acier	.....	.....	219	34 01
Sucre	952	123 71	5,420	643 87
Pierre, ouvrée	13	2 60	257	23 60
Etain	125	18 75	846	154 72
Térébenthine	.....	.....	235	15 05
Blanc de plomb	.....	.....	102	19 90
Blanc de céruse	153	22 95	447	87 18
Whisky et tous autres spiritueux	241	46 48	1,009	184 44
Marchandises, non énumérées	26,370	3,947 75	11,966	1,850 36
Total, classe n° 4	33,415	4,978 07	34,958	4,788 44
Classe n° 5.				
Ecorce	301	37 88	.....	.....
Barils, vides	.....	.....	306	38 16
Courbes pour bâtiments	.....	.....	.....	.....
Flottes	.....	.....	5,818	101 99
Bois de chauffage, sur navires	15,108	644 83	10,824	280 98
" en radeaux	.....	.....	9	0 25
Bois de service, scié, sur navires	84,866	14,932 20	54,072	1,852 66
" " en radeaux	2	22	205	8 37
Cercles	.....	.....	9	0 90
Liens de chemin de fer, sur navires	924	143 18	1,244	24 89
do en radeaux	.....	.....	.....	.....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	215	32 25	17,936	448 40
" " en radeaux	10	1 25	6,046	151 15
Bois de construction, carré, sur navires	77,201	11.578 88	2,590	39 97
" " en radeaux	2,926	657 09	8,548	230 70
Articles en bois et bois en partie fabriqué	45	18 00	187	44 40
Bardeaux	52	36 27	106	29 68
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	17	6 36	11	1 10
" " en radeaux	.....	.....	.....	.....
Billots de sciage	5,102	215 88	19,491	445 46
Douves et fonds, barils	4	0 46	22	3 30
" pipes	506	94 49	.....	.....
" Indes occidentales	627	117 16	186	6 99
" saloirs	.....	.....	10	0 80
Traverses	.....	.....	12,508	32 55
Echalas à houblon	.....	.....	.....	.....
Total, classe n° 5	187,906	28,516 40	140,125	3,742 70

Suite—CANAUX.

mentionnés, et le montant des péages perçus, etc.—*Suite.*

Canal Chambly.		Canal Ottawa.		Canal Rideau.		Canal St-Pierre.		Canaux de la Vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
.....	.....	.....	.....	6	0 52	.....	.....	.....	.....
.....	.....	17	2 76	148	14 26	.....	.....	.....	.....
10	1 00	1	0 19	36	3 42	.....	.....	1	0 25
58	5 80	2	0 19	2	0 18	.....	.....	.....	.....
2	0 20	44	5 93	50	4 82	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	34	3 04	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	8	0 71	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2,799	307 57	2	0 38	87	7 74	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	309	27 77	.....	.....	.....	.....
491	48 60	4	0 38	208	19 10	.....	.....	.....	.....
8	0 80	.....	.....	7	0 72	.....	.....	.....	.....
1,248	124 80	.....	.....	18	1 60	.....	.....	.....	.....
.....	.....	6	105	8	0 80	.....	.....	.....	.....
1,373	137 30	.....	.....	2	0 18	.....	.....	.....	.....
283	23 70	.....	.....	36	3 13	.....	.....	.....	.....
110	11 00	.....	.....	15	0 53	.....	.....	.....	.....
2,452	245 20	5	0 95	331	30 86	.....	.....	.....	.....
264	26 40	.....	.....	3	0 36	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	28	2 67	.....	.....	.....	.....
204	20 40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	20	1 79	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	46	4 02	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1	0 19	165	14 93	.....	.....	.....	.....
3,136	263 92	297	41 76	896	86 71	1,241	12 41	79	2 37
12,438	1,216 69	379	53 78	2,463	229 86	1,241	12 41	80	2 62
.....	.....	13	1 27	76	3 56	.....	.....	319	3 40
5	0 34	63	7 75	19	1 50	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	8,910	81 20	3,026	53 62	.....	.....	50	0 50
3,192	104 77	38,829	1,561 39	13,922	234 65	.....	.....	18,761	189 86
.....	.....	6,762	92 02	.....	.....	.....	.....	.....	.....
81,656	4,854 99	610,932	48,506 06	59,722	2,669 36	7,126	71 26	835	13 25
9	3 34	3,919	45 11	81	6 47	.....	.....	.....	.....
.....	.....	13	1 17	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4,721	381 89	1,410	136 59	7,492	873 67	.....	.....	231	8 50
.....	.....	823	38 67	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	296	23 68	.....	.....	82	1 46
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17	1 38
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1,730	43 98	2,080	111 26	.....	.....	75	0 50
.....	.....	22	4 40	4	0 80	.....	.....	.....	.....
67	10 44	432	343 53	66	9 76	.....	.....	12	0 99
18	1 22	3	0 66	6	0 81	.....	.....	2	0 25
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9	0 05
.....	.....	6,826	156 00	880	20 10	.....	.....	4,628	57 67
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	4	0 30	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	1,633	13 26	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	93	13 50	.....	.....	.....	.....
89,668	5,356 99	680,687	51,019 80	89,404	4,036 30	7,126	71 26	25,021	277 81

ANNEXE A—

N° (A) 18.—Détails du mouvement du traffic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Classe spéciale.		$ cts.		$ cts.
Houille	268,305	53,181 95	146,924	20,141 85
Cryolithe ou minerai chimique	10	0 50	2,568	128 40
Minerai de fer	2,425	121 25	.....	.....
Pierre, impropre à la taille, non ouvrée	10,049	969 87	2,397	90 30
Glace	.....	.....	.....	.....
Total, classe spéciale	280,789	54,273 57	151,889	20,360 55
Total, fret et péages	1,059,508	215,685 88	506,977	57,954 97
Bois de construction et autre, en franchise	397	19 20	16,587	669 91
Blé, maïs, farine, sel, houille, etc., en franchise	25,368	3,805 20	396,308	13,880 34
Grands totaux, passagers et tonnage des navires non compris	1,085,273	219,510 20	919,872	72,505 22

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 19 mai 1890.

Suite—CANAUX.

mentionnés, et montant des péages perçus, etc.—*Fin.*

Canal Chambly.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux du district de Newcastle.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
104,430	10,262 25	304	10 13	10,356	461 88	23,549	235 49	.....	.....
.....	.....	1,248	64 74	1,200	60 00	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8	0 08
146	14 60	90	0 96	1,423	30 63	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
104,576	10,276 85	1,642	75 83	12,979	552 51	23,549	235 49	8	0 08
220,281	20,708 12	694,771	56,961 55	110,057	6,981 13	55,443	2,919 67	25,130	492 28
.....	.....	52,302	439 31	.....	.....	.....	.....	.....	.....
170	17 00	.....	.....	3,069	81 90	.....	.....	.....	.....
220,451	20,725 12	747,073	57,400 86	113,126	7,063 03	55,443	2,919 67	25,130	492 28

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

N° (A) 20.—TABLEAU indiquant le montant des péages perçus chaque mois pendant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1889.

Canaux et bureaux.	Janvier.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre.	Total.
CANAL WELLAND.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Chippawa	.....	.....	6 01	1 75	34 05	14 63	6 69	4 58	6 22	8 66	.....	82 59
Colborne	.....	.....	12,450 54	16,397 20	18,478 63	20,692 29	25,402 23	23,884 12	19,841 81	12,761 15	479 29	150,387 26
Dalhousie	.....	.....	4,442 16	7,100 55	10,314 06	6,692 59	12,452 34	10,413 78	7,787 85	4,277 47	.....	63,480 30
Dunnville	.....	.....	.....	83 28	52 65	56 18	25 72	0 25	109 95	120 76	.....	448 79
Maitland	.....	.....	.....	7 29	14 23	3 95	1 00	24 81	5 84	.....	.....	57 12
Robinson	.....	.....	127 34	166 95	102 04	112 30	93 88	68 82	129 56	115 79	7 19	923 87
Sainte-Catherine	.....	.....	35 68	34 73	28 70	54 44	40 17	33 18	56 95	21 60	.....	305 45
Total, canal Welland	.....	.....	17,061 73	23,791 75	29,024 36	27,626 38	38,022 03	34,429 54	27,938 18	17,305 43	486 48	215,685 88
CANAUX DU SAINT-LAURENT.												
Beauharnois	.....	.....	63 32	46 96	72 87	164 17	133 38	121 67	186 24	92 61	.....	881 12
Cardinal	.....	.....	65 05	57 68	102 46	70 51	225 62	338 25	241 63	40 23	11 55	1.152 98
Cornwall	.....	.....	8 21	2,359 31	2,848 90	3,468 78	2,103 13	2,226 55	1,473 27	1,165 57	15 74	15,669 46
Kingston	.....	.....	439 57	1,482 50	1,884 10	2,284 38	1,239 39	1,122 34	640 67	624 45	.....	10,717 40
Lachine	.....	.....	36 09	282 60	342 43	363 92	333 41	363 67	407 00	244 05	.....	2,373 17
Montréal	.....	.....	628 60	3,421 40	3,670 45	4,716 56	4,804 34	4,124 20	3,707 93	2,087 26	.....	27,160 74
Total, can. du St-Laurent	.....	.....	1,240 84	7,650 45	8,921 21	12,068 32	8,839 27	8,296 68	6,656 74	4,254 17	27 29	57,954 97
CANAL CHAMBLY.												
Chambly	.....	.....	19 96	600 15	778 46	883 41	1,234 82	776 26	1,114 08	677 36	.....	6,084 50
Saint-Jean	.....	.....	.....	2,906 84	2,961 95	2,426 72	2,140 62	1,654 38	1,347 50	732 49	.....	14,170 50
Saint-Ours	.....	.....	10 50	43 37	44 50	66 25	64 04	63 01	84 31	77 14	.....	453 12
Total, canal Chambly	.....	.....	30 46	3,550 36	3,784 91	3,376 38	3,439 48	2,493 65	2,545 89	1,486 99	.....	20,708 12

CANAUX DE L'OTTAWA.												
Ottawa	.....	.....	971 12	7,191 48	6,127 09	5,954 68	6,663 63	5,254 95	5,442 12	1,544 87	.....	39,149 94
Carillon	.....	.....	5 83	142 49	180 69	97 05	16 47	41 09	39 74	43 81	.....	567 17
Grenville	.....	.....	383 72	2,591 86	2,506 20	2,589 57	2,288 38	1,786 93	2,214 65	1,542 03	.....	15,903 34
Sainte-Anne	.....	.....	64 45	145 33	205 93	208 64	212 36	192 24	167 69	144 45	.....	1,341 10
Total, canaux de l'Ottawa	.....	.....	1,425 13	10,071 16	9,019 91	8,849 94	9,180 84	7,275 21	7,864 20	3,275 16	.....	56,961 55
CANAL RIDEAU.												
Kingston-Mills	.....	.....	7 97	179 15	254 06	337 62	282 24	160 30	156 99	72 30	.....	1,450 63
Ottawa	.....	.....	104 46	657 66	839 12	1,181 57	937 83	653 86	524 42	231 50	.....	5,130 42
Smith's-Falls	.....	.....	.....	65 54	73 41	102 64	75 07	30 95	35 00	17 47	.....	400 08
Total, canal Rideau	.....	.....	112 43	902 35	1,166 59	1,621 83	1,295 14	845 11	716 41	321 27	.....	6,981 13
CANAL SAINT-PIERRE.												
Saint-Pierre	1 96	9 98	150 50	457 71	356 00	333 10	412 09	438 35	380 35	306 84	72 79	2,919 67
CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.												
Bobcaygeon	.....	.....	.....	14 78	34 58	25 75	56 27	53 54	43 78	12 79	.....	241 49
Peterborough	.....	.....	.....	6 64	16 62	35 75	35 65	47 10	24 03	9 94	.....	175 73
Hastings	.....	.....	.....	.....	.....	3 00	5 78	8 10	14 50	5 90	.....	37 28
Chutes-Fénelon	.....	.....	.....	.....	.....	5 16	10 09	12 60	0 50	9 43	.....	37 78
Total, canaux de la vallée de la Trent	.....	.....	.....	21 42	51 20	69 66	107 79	121 34	82 81	38 06	.....	492 28
Grand total	1 96	9 98	20,021 09	46,445 20	52,324 18	53,945 61	61,296 64	53,899 88	46,184 58	26,987 92	586 56	361,703 60

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 19 mai 1890.

N° (A) 21.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires qui ont passé par les canaux durant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1889, et le montant des péages perçus sur iceux.

NAVIRES.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Descente	Montée.	Descente	Montée.	Descente	Montée.	Descente	Montée.	Descente		
CANAL WELLAND.													$ cts.
Navires canadiens, à vapeur....	820	70,308	51,740	68,050	5,154	.....	300	4,402	87,173	142,760	144,367	287,127	3,844 99
" " à voiles....	1,141	56,028	42,129	66,620	12,118	976	502	14,439	86,007	138,063	140,756	278,819	5,543 28
Total, du Canada.....	1,961	126,336	93,869	134,670	17,272	976	802	18,841	173,180	280,823	285,123	565,946	9,388 27
Navires américains, à vapeur...	467	.....	71	9,818	315	159,388	135,394	345	37,473	169,551	173,253	342,804	5,149 06
" " à voiles....	547	99	10	4,035	682	85,520	62,195	15	30,640	89,669	93,527	183,196	4,110 02
Total, américains	1,014	99	81	13,853	997	244,908	197,589	360	66,113	259,220	266,780	526,000	9,259 08
Grand total, canal Welland..	2,975	126,435	93,950	148,523	18,269	245,884	198,391	19,201	241,293	540,043	551,903	1,091,946	18,647 35
CANAUX DU SAINT-LAURENT.													
Navires canadiens, à vapeur....	3,098	339,784	290,733	13,690	.....	.....	.....	.....	6,116	353,474	296,849	650,323	3,965 55
" " à voiles...	5,696	556,710	366,018	34,981	48	.....	.....	97	47,925	591,788	413,991	1,005,779	11,030 05
Total, du Canada	8,794	896,494	656,751	48,671	48	.....	.....	97	54,041	945,262	710,840	1,656,102	14,995 60
Navires américains, à vapeur...	560	125	168	2,512	134	7,423	7,266	142	2,461	10,202	10,029	20,231	141 99
" " à voiles....	821	2,161	12,260	2,598	3,209	689	1,606	54,299	4,347	59,747	21,422	81,169	687 10
Total, américains	1,381	2,286	12,428	5,110	3,343	8,112	8,872	54,441	6,808	69,949	31,451	101,400	829 09
Grand total, canaux du Saint-Laurent.....	10,175	898,780	669,179	53,781	3,391	8,112	8,872	54,538	60,849	1,015,211	742,291	1,757,502	15,824 69

Canal Chambly.													
Navires canadiens, à vapeur....	637	36,018	33,247	105	.....	.....	.....	.....	2,671	36,123	35,918	72,041	251 08
" " à voiles	496	9,519	7,486	4,350	93	.....	.....	1,333	22,673	15,202	30,252	45,454	756 02
Total, canadiens.....	1,133	45,537	40,733	4,455	93	.....	.....	1,333	25,344	51,325	66,170	117,495	1,007 10
Navires américains, à vapeur..	7	7	.....	514	.....	68	6	.....	41	589	47	636	7 24
" " à voiles....	1,251	3,021	1,827	31,348	.....	.....	100	.....	85,480	34,369	87,407	121,776	1,656 06
Total, américains.....	1,258	3,028	1,827	31,862	.....	68	106	.....	85,521	34,958	87,454	122,412	1,663 30
Grand total, canal Chambly..	2,391	48,565	42,560	36,317	93	68	106	1,333	110,865	86,283	153,624	239,907	2,670 40
Canaux de l'Ottawa.													
Navires canadiens, à vapeur....	1,020	52,881	110,454	.....	1,666	.....	.....	.....	.....	52,881	112,120	165,001	658 52
" " à voiles	1,615	11,392	175,478	.....	20,292	.....	.....	.....	.....	11,392	195,770	207,162	2,975 07
Total, canadiens.....	2,635	64,273	285,932	.....	21,958	.....	.....	.....	.....	64,273	307,890	372,163	3,633 59
Navires américains, à vapeur..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " à voiles.. .	631	11,027	2,552	.....	46,392	.....	.....	1,448	.....	12,475	48,944	61,419	1,393 37
Total, américains	631	11,027	2,552	.....	46,392	.....	.....	1,448	.....	12,475	48,944	61,419	1,393 37
Grand total, can. de l'Ottawa	3,266	75,300	288,484	.....	68,350	.....	.....	1,448	.....	76,748	356,834	433,582	5,026 96
Canal Rideau.													
Navires canadiens, à vapeur....	1,114	31,632	30,745	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31,632	30,745	62,377	665 25
" " à voiles.....	1,120	40,788	41,507	335	.....	.....	.....	.....	.....	41,123	41,507	82,630	986 81
Total, canadiens.....	2,234	72,420	72,252	335	.....	.....	.....	.....	.....	72,755	72,252	145,007	1,652 06
Navires américains, à vapeur..	75	325	389	.....	.....	.....	.....	.....	.....	325	389	714	18 87
" " à voiles...	183	4,360	9,172	5,171	.....	.....	.....	.....	.....	9,531	9,172	18,703	272 83
Total, américains.....	258	4,685	9,561	5,171	.....	.....	.....	.....	.....	9,856	9,561	19,417	291 70
Grand total, canal Rideau....	2,492	77,105	81,813	5,506	.....	.....	.....	.....	.....	82,611	81,813	164,424	1,943 76

N° (A) 21.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—*Fin.*

NAVIRES.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Descente	Montée.	Descente	Montée.	Descente	Montée.	Descente	Montée.	Descente		
CANAL SAINT-PIERRE.													
Navires canadiens, à vapeur...	105	6,416	7,378	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,416	7,378	13,794	275 88
" " à voiles ...	2,056	54,217	50,251	.....	.....	.....	.....	.....	.....	54,217	50,251	104,468	2,089 36
Total, canadiens.....	2,161	60,633	57,629	.....	.....	.....	.....	.....	.....	60,633	57,629	118,262	2,365 24
Navires américains, à vapeur..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " à voiles...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, américains.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grand total, C. Saint-Pierre.	2,161	60,633	57,629	.....	.....	.....	.....	.....	.....	60,633	57,629	118,262	2,365 24
CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.													
Navires canadiens, à vapeur....	436	19,354	375	.....	.....	.....	.....	.....	.....	19,354	375	19,729	148 25
" " à voiles.....	39	527	351	.....	.....	.....	.....	.....	.....	527	351	878	14 40
Total, canadiens.....	475	19,881	726	.....	.....	.....	.....	.....	.....	19,881	726	20,607	162 65
Navires américains, à vapeur ..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " à voiles....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, américains ....,..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grand total, canaux de la vallée de la Trent.....	475	19,881	726	.....	.....	.....	.....	.....	.....	19,881	726	20,607	162 65

RÉCAPITULATION.

NAVIRES CANADIENS.													
A vapeur et à voiles.													
Welland	1,961	126,336	93,869	134,670	17,272	976	802	18,841	173,180	280,823	285,123	565,946	9,388 27
Saint-Laurent	8,794	896,494	656,751	48,671	48	.....	.....	97	54,041	945,262	710,840	1,656,102	14,995 60
Chambly	1,133	45,537	40,733	4,455	93	.....	.....	1,333	25,344	51,325	66,170	117,495	1,007 10
Ottawa	2,635	64,273	285,932	.....	21,958	.....	.....	.....	.....	64,273	307,890	372,163	3,633 59
Rideau	2,234	72,420	72,252	335	.....	.....	.....	.....	.....	72,755	72,252	145,007	1,652 06
Saint-Pierre	2,161	60,633	57,629	.....	.....	.....	.....	.....	.....	60,633	57,629	118,262	2,365 24
Canaux de la vallée de la Trent.	475	19,881	726	.....	.....	.....	.....	.....	.....	19,881	726	20,607	162 45
Total, canadiens	19,393	1,285,574	1,207,892	188,131	39,371	976	802	20,271	252,565	1,494,952	1,500,630	2,995,582	33,204 31
NAVIRES AMÉRICAINS.													
A vapeur et à voiles.													
Welland	1,014	99	81	13,853	997	244,908	197,589	360	68,113	259,220	266,780	526,000	9,259 08
Saint-Laurent	1,381	2,286	12,428	5,110	3,343	8,112	8,872	54,441	6,808	69,949	31,451	101,400	829 09
Chambly	1,258	3,028	1,827	31,862	.....	68	106	.....	85,521	34,958	87,454	122,412	1,663 30
Ottawa	631	11,027	2,552	.....	46,392	.....	.....	1,448	.....	12,475	48,944	61,419	1,393 37
Rideau	258	4,685	9,561	5,171	.....	.....	.....	.....	.....	9,856	9,651	19,417	291 70
Saint-Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, américains	4,542	21,125	26,449	55,996	50,732	253,088	206,567	56,249	160,442	386,458	444,190	830,648	13,436 54
Grand total des navires canadiens et américains	23,935	1,306,699	1,234,341	244,127	90,103	254,064	207,369	76,520	413,007	1,881,410	1,944,820	3,826,230	46,640 85

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 19 mai 1890.

[1890]

N° (A) 24½.—TABLEAU COMPARATIF du grand total du fret passé par les canaux sous-mentionnés, pendant les saisons de navigation de 1888 et 1889, ainsi que le montant des péages perçus sur iceux, y compris les péages sur les navires et les passagers.

CANAUX.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
1888.												$ cts.
Canal Welland	21,968	119,827	39,153	23,016	213,689	221,064	22,451	217,632	297,261	581,539	878,800	166,055 79
Canaux du Saint-Laurent	214,420	411,840	10,079	1,419	718	2,365	58,845	81,913	284,062	497,537	781,599	53,586 87
Canal Chambly	10,276	5,999	84,684	11,961	.....	.....	21	128,812	94,981	146,772	241,753	22,282 62
Canal Rideau	81,036	27,001	4,211	.....	.....	.....	.....	.....	85,427	27,001	112,248	6,566 86
Canaux de l'Ottawa	192	555,372	.....	137,683	.....	.....	.....	.....	192	693,057	693,249	51,348 43
Canal Saint-Pierre	12,674	26,021	.....	160	.....	.....	294	.....	12,968	26,181	39,149	2,204 57
Canaux de la Vallée de la Trent	14,599	200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14,599	200	14,799	257 12
1889.												
Canal Welland	27,592	57,752	16,388	20,381	266,231	297,353	16,502	383,074	326,713	758,560	1,085,273	215,685 88
Canaux du Saint-Laurent	222,956	521,704	10,389	700	993	2,838	64,613	95,679	298,951	620,921	919,872	57,954 97
Canal Chambly	8,975	3,582	83,164	.....	.....	2	.....	124,558	92,139	128,142	220,281	20,708 12
Canal Rideau	76,665	24,117	12,354	.....	.....	.....	.....	.....	89,009	24,117	113,126	6,981 13
Canaux de l'Ottawa	443	516,784	.....	177,416	.....	.....	128	.....	571	694,200	694,771	56,961 55
Canal Saint-Pierre	23,180	32,263	.....	.....	.....	.....	.....	.....	23,180	32,263	55,443	2,919 67
Canaux de la Vallée de la Trent	24,966	164	.....	.....	.....	.....	.....	.....	24,966	164	25,130	492 28

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 19 mai 1890.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 25.—TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux, etc.—*Suite.*

CANAUX WELLAND ET DU SAINT-LAURENT—*Suite.*

	Canada.				Etats-Unis.			
	Bateaux à vapeur.		Voiliers.		Bateaux à vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
285	.....	.....	5	1,425	1	285	9	2,565
290	1	290	2	580	.....	.....	8	2,320
295	5	1,475	3	885	.....	.....	5	1,475
300	1	300	7	2,100	1	300	10	3,000
305	3	915	11	3,355	.....	.....	8	2,440
310	.....	.....	6	1,860	.....	.....	6	1,860
315	.....	.....	4	1,260	.....	.....	6	1,890
320	1	320	11	3,520	1	320	7	2,240
325	1	325	7	2,275	1	325	6	2,010
330	1	330	6	1,980	.....	.....	6	1,980
335	1	335	8	2,680	.....	.....	4	1,340
340	.....	.....	5	1,700	.....	.....	2	680
345	2	690	8	2,760	.....	.....	.....	.....
350	.....	.....	2	700	1	350	.....	.....
355	.....	.....	1	355	.....	.....	1	355
360	.....	.....	7	2,520	1	360	1	360
365	1	365	8	2,555	.....	.....	.....	.....
370	1	370	3	1,110	1	370	.....	.....
375	1	375	4	1,500	.....	.....	.....	.....
380	1	380	2	760	.....	.....	.....	.....
385	2	770	.....	.....	1	385	1	385
390	1	390	4	1,560	.....	.....	1	390
395	4	1,580	.....	.....	.....	.....	2	790
400	2	800	3	1,200	.....	.....	3	1,200
405	1	405	1	405	.....	.....	.....	.....
410	2	820	1	410	.....	.....	1	410
415	3	1,245	1	415	.....	.....	.....	.....
420	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	420
425	.....	.....	5	2,125	.....	.....	2	850
430	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
435	.....	.....	2	870	1	435	.....	.....
440	4	1,760	2	880	.....	.....	.....	.....
445	.....	.....	1	445	.....	.....	.....	.....
450	1	450	1	450	.....	.....	.....	.....
455	1	455	2	910	.....	.....	.....	.....
460	.....	.....	1	460	1	460	.....	.....
465	.....	.....	1	465	.....	.....	1	465
470	.....	.....	.....	.....	1	470	2	940
475	.....	.....	2	950	2	950	4	1,900
480	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	480
485	1	485	.....	.....	.....	.....	2	970
490	1	490	.....	.....	.....	.....	1	490
495	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	495
500	1	500	1	500	.....	.....	1	500
505	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	1,010
510	3	1,530	.....	.....	.....	.....	.....	.....
515	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	515
520	.....	.....	3	1,560	1	520	4	2,080
525	.....	.....	1	525	.....	.....	.....	.....
530	1	530	.....	.....	1	530	1	530
535	1	535	.....	.....	.....	.....	.....	.....
540	1	540	.....	.....	.....	.....	2	1,080
545	1	545	1	545	.....	.....	.....	.....
550	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
555	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	555
560	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 25.—TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux pendant la saison de navigation en 1889.

CANAUX WELLAND ET DU SAINT-LAURENT.

	Canada.				Etats-Unis.			
	Bateaux à vapeur.		Voiliers.		Bateaux à vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
8	57	456	83	664	45	360	10	80
10	17	170	32	320	11	110	4	40
15	21	315	12	180	8	120	3	45
20	21	420	23	460	7	140	8	160
25	17	425	18	450	10	250	2	50
30	27	810	11	330	12	360	6	180
35	26	910	13	455	3	105	1	35
40	26	1,040	55	2,200	8	320	10	400
45	6	270	15	675	6	270	1	45
50	16	800	47	2,350	3	150	1	50
55	5	275	12	660	1	55	.....	.....
60	10	600	17	1,020	1	60	7	420
65	2	130	13	845	1	65	.....	.....
70	8	560	16	1,120	1	70	2	140
75	8	600	19	1,425	1	75	1	75
80	4	320	32	2,560	.....	.....	5	400
85	4	340	22	1,870	1	85	9	765
90	7	630	35	3,150	1	90	21	1,890
95	6	570	26	2,470	2	190	90	8,550
100	6	600	52	5,200	2	200	98	9,800
105	7	735	48	5,040	1	105	69	7,245
110	6	660	39	4,290	6	660	26	2,860
115	3	345	27	3,105	4	460	30	3,450
120	2	240	18	2,160	3	360	13	1,560
125	1	125	15	1,875	.....	.....	4	500
130	1	130	25	3,250	.....	.....	6	780
135	1	135	12	1,625	1	135	4	540
140	1	140	14	1,960	.....	.....	2	280
145	3	435	14	2,030	.....	.....	.....	.....
150	1	150	29	4,350	.....	.....	.....	.....
155	4	620	45	6,975	.....	.....	.....	.....
160	2	320	30	4,800	3	480	3	480
165	3	495	20	3,300	.....	.....	.....	.....
170	1	170	8	1,360	.....	.....	.....	.....
175	1	175	8	1,400	1	175	1	175
180	1	180	3	540	.....	.....	.....	.....
185	3	555	11	2,035	.....	.....	.....	.....
190	1	190	8	1,520	1	190	1	190
195	.....	.....	6	1,170	.....	.....	2	390
200	7	1,400	16	3,200	2	400	3	600
205	2	410	1	205	.....	.....	2	410
210	2	420	7	1,470	.....	.....	3	630
215	2	430	4	860	.....	.....	.....	.....
220	.....	.....	4	880	1	220	2	440
225	.....	.....	4	900	.....	.....	1	225
230	.....	.....	8	1,840	1	230	3	690
235	1	235	3	705	.....	.....	2	470
240	2	480	2	480	2	480	1	240
245	1	245	5	1,225	.....	.....	1	245
250	2	500	2	500	1	250	2	500
255	.....	.....	2	510	1	255	4	1,020
260	.....	.....	2	520	1	260	5	1,300
265	.....	.....	2	530	1	265	8	2,120
270	3	810	6	1,620	.....	.....	9	2,430
275	2	550	5	1,375	.....	.....	6	1,650
280	1	280	3	840	2	560	5	1,400

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 25.—TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux, etc.—*Suite.*

CANAUX WELLAND ET DU SAINT-LAURENT—*Fin.*

	CANADA.				ETATS-UNIS.			
	Bateaux à vapeur.		Voiliers.		Bateaux à vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
565								
570	1	570	1	570				
575								
580	2	1,160						
585	2	1,170	1	585				
590	2	1,180					1	590
595	2	1,190			1	595		
600					2	1,200		
605							1	605
610								
615	1	615	1	615	1	615		
620					1	620	1	620
625								
628			1	628				
640			1	640			1	640
655					4	2,620		
660	1	660			1	660	1	660
675								
690	1	690			2	1,380	1	690
715	3	2,145	1	715				
769	1	769			1	769		
782					1	782	1	782
802								
812	1	812					1	812
836	1	836			1	836		
851							1	851
910					2	1,820	2	1,820
929	1	929			1	929		
985					4	3,940		
990					1	990		
1,001			1	1,001	2	2,002	1	1,001
1,024					3	3,072		
1,035					3	3,105		
1,037					1	1,037		
1,105	1	1,105			1	1,105		
1,160					1	1,160		
1,172								
1,195					1	1,195	1	1,195
1,203					1	1,203		
1,425					1	1,425		
1,441					1	1,441		
Total.....	432	55,932	1,158	154,158	209	49,081	625	107,181

CANAUX RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY.

8	53	424	71	568	12	96	8	64
10	14	140	28	280	2	20	2	20
15	5	75	3	45	2	30	1	15
20	2	40	4	80			3	60
25	5	125	5	125	1	25		
30	3	90	4	120	1	30		

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 25.—TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux, etc.—*Fin.*

CANAUX RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY—*Fin.*

	Canada.				Etats-Unis.			
	Bateaux à vapeur.		Voiliers.		Bateaux à vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
35	5	175	2	70	1	35	1	35
40	2	80	2	80	.....	.....	.....	.....
45	1	45	1	45	.....	.....	.....	.....
50	4	200	4	200	1	50	1	50
55	2	110	3	165	.....	.....	.....	.....
60	2	120	4	240	.....	.....	1	60
65	2	130	3	195	.....	.....	1	65
70	.....	.....	2	140	.....	.....	1	70
75	1	75	4	300	1	75	2	150
80	.....	.....	6	480	.....	.....	2	160
85	1	85	4	340	.....	.....	10	850
90	.....	.....	9	810	.....	.....	32	2,880
95	3	285	16	1,520	.....	.....	120	11,400
100	1	100	10	1,000	.....	.....	112	11,200
105	1	105	9	945	.....	.....	43	4,515
110	.....	.....	4	440	.....	.....	27	2,970
115	.....	.....	7	805	.....	.....	15	1,725
120	.....	.....	6	720	.....	.....	9	1,080
125	1	125	8	1,000	.....	.....	.....	.....
130	.....	.....	5	650	.....	.....	.....	.....
135	1	135	3	405	.....	.....	1	135
140	.....	.....	3	420	.....	.....	.....	.....
145	.....	.....	6	870	.....	.....	.....	.....
150	.....	.....	12	1,800	.....	.....	.....	.....
155	1	155	22	3,410	.....	.....	.....	.....
160	.....	.....	6	960	.....	.....	.....	.....
165	.....	.....	5	825	.....	.....	.....	.....
170	.....	.....	1	170	.....	.....	.....	.....
175	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
180	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
185	2	370	1	185	.....	.....	.....	.....
190	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
195	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
205	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
210	1	210	.....	.....	.....	.....	.....	.....
220	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
225	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
230	1	230	1	230	.....	.....	.....	.....
235	.....	.....	1	235	.....	.....	.....	.....
240	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
245	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
250	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
255	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
260	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
265	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
270	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
275	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
332	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
345	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
397	1	397	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total.....	115	4,026	285	20,873	21	361	392	37,504

R. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 19 mai 1890.

ANNEXE A—*Fin*—CANAUX.

N° 26.—TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage classifié de tous les navires passés par les canaux pendant la saison de navigation de 1889.

CANAUX WELLAND ET DU SAINT-LAURENT.

Canadiens.								Etats-Unis.							
Classe	Bateaux à vapeur.	Nombre.	Tonnage.	Classe	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.	Classe	Bateaux à vapeur.	Nombre.	Tonnage.	Classe	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	250 à 1,105 ton'x ..	79	36,271	1	250 à 1,001 ton'x ..	171	61,204	1	250 à 1,441 ton'x ..	59	42,151	1	250 à 1,195 ton'x ..	167	61,656
2	200 à 249 " ..	17	3,620	2	200 à 249 " ..	54	11,765	2	200 à 249 " ..	6	1,330	2	200 à 249 " ..	18	3,950
3	150 à 199 " ..	17	2,855	3	150 à 199 " ..	168	27,450	3	150 à 199 " ..	5	845	3	150 à 199 " ..	7	1,235
4	100 à 149 " ..	31	3,545	4	100 à 149 " ..	264	30,535	4	100 à 149 " ..	17	1,880	4	100 à 149 " ..	252	27,015
5	50 à 99 " ..	70	4,825	5	50 à 99 " ..	239	17,470	5	50 à 90 " ..	12	840	5	50 à 99 " ..	136	12,290
6	Au-d. 50 " ..	218	4,816	6	Au-d. 50 " ..	262	5,734	6	Au-d. 50 " ..	110	2,035	6	Au-d. 50 " ..	45	1,035
	Total.....	432	55,932		Total.....	1,158	154,158		Total.....	209	49,081		Total.....	625	107,181

RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY.

1	250 à 397 ton'x	1	397	1	250 à 379 ton'x...	.....	.....	1	250 à 397 ton'x....	.....	.....	1	250 à 397 ton'x....	....	.....
2	200 à 249 "	2	440	2	200 à 249 "	2	465	2	200 à 249 "	.....	.....	2	200 à 249 "	.....	.....
3	150 à 199 "	3	525	3	150 à 199 "	47	7,350	3	150 à 199 "	.....	.....	3	150 à 199 "	.....	.....
4	100 à 149 "	4	465	4	100 à 149 "	61	7,255	4	100 à 149 "	.....	.....	4	100 à 149 "	207	21,625
5	50 à 99 "	15	1,005	5	50 à 99 "	55	4,390	5	50 à 99 "	2	125	5	50 à 99 "	170	15,685
6	Au-d. 50 "	90	1,194	6	Au-d. 50 "	120	1,413	6	Au-d. 50 "	19	236	6	Au-d. 50 "	15	194
	Total	115	4,026		Total.....	285	20,873		Total.....	21	361		Total.....	392	37,504

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 19 mai 1890

N° 27.—TARIF des péages sur les

CANAUX WELLAND, SAINT-LAURENT, RIDEAU ET CHAMBLY.

(A. du C., 18 avril 1873.) Art. 75, A. du C. R. du 26 oct. 1889.

Le tarif des péages sur les canaux est divisé en six classes, comme ci-dessous, et est à tant par tonne, à moins qu'il ne soit autrement spécifié.	Canal Welland, vers l'ouest.	Canal Welland, vers l'est.	Lac Erié à Montréal.	Canaux du Saint-Laurent, en chaque sens.	Canal Chambly et écluse Saint-Ours, en ch. sens.	Canal Rideau, en chaq. sens.	Canaux de l'Ottawa et écl. Sainte-Anne, en ch. sens.	D'Ottawa à Saint-Jean, en chaque sens.
Classe n° 1.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bateaux à vapeur..... par tonne.	0 01½	0 01½	0 02¼	0 00¾	0 00¾	0 01½	0 00⅝	0 01⅛
Voiliers et autres..... do	0 02¼	0 02¼	0 03¾	0 01½	0 01¼	0 02¼	0 01	0 02⅝
Classe n° 2.								
Passagers, de 21 ans et au-dessus, chacun.....	0 10	0 10	0 20	0 10	0 05	0 08	0 02¼	0 09¾
do au-dessus de 21 ans, chacun.....	0 05	0 05	0 10	0 05	0 02	0 04	0 01¼	0 04½
Classe n° 3.								
Briques, ciment et chaux hydraulique.....								
Argile, chaux et sable.....								
Soufre.....								
Maïs.....								
Fleur de farine.....								
Fer, chemin de fer.....								
do en gueuse.....								
do tout autre, y comp. acier (A.C. 1er fév. 1888).	0 15	0 20	0 20	0 15	0 10	0 07	0 06	0 19¾
Plâtre, gypse.....								
Sel.....								
Viandes ou poissons, salés, en barils ou autrement.								
Produits agricoles, légumes, non énumérés.....								
do animaux, non énumérés.....								
Pierre, pour la taille.....								
Blé.....								
Classe n° 4.								
Tous autres articles, non énumérés.....	0 15	0 20	0 20	0 20	0 10	0 26	0 14	0 29

canaux du Canada, 1888.

CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

(A. du C., 25 juillet 1888.) Art. 108, A. du C.R. du 26 octobre 1889.

1re section.	2e section.	3e section.	4e section.	Complet parcours.	Whitelaw's à Hastings.
Fenelon Falls à Bobcaygeon.	Bobcaygeon à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Fenelon Falls à Lakefield.	
Péages prélevés à Fenelon Falls.	Péages prélevés à Bobcaygeon.	Péages prélevés à Buckhorn.	Péages prélevés à Burleigh.	Péages prélevés à Fenelon Falls.	Péages préleves à Whitelaw's.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
0 00 3/16 0 00 1/4	0 00 3/16 0 00 1/4	0 00 3/16 0 00 1/4	0 00 3/16 0 00 1/4	0 00 3/4 0 01	0 00 3/16 0 00 1/4
0 01 0 00 1/2	0 01 00 0 1/2	0 01 0 00 1/2	0 01 0 00 1/2	0 04 0 02	0 01 0 00 1/2
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 03	0 03	0 03	0 03	0 12	0 03

10—20½

N° 27.—TARIF des péages sur les

CANAUX WELLAND, SAINT-LAURENT, RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY.

Le tarif des péages sur les canaux est divisé en six classes, comme ci-dessous, et est à tant par tonne, à moins qu'il ne soit autrement spécifié.	Canal Welland, vers l'ouest.	Canal Welland, vers l'est.	Lac Erié à Montréal.	Canaux du Saint-Laurent, en chaque sens.	Canal Chambly et écluse St-Ours, en ch. sens.	Canal Rideau, en chaque sens.	Canaux de l'Ottawa et écluse Sainte-Anne, en chaque sens.	D'Ottawa à Saint-Jean, en chaque ns.
Classe n° 5.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Ecorce	0 20	0 20	0 20	0 15	0 10	0 07	0 06	0 19¼
Barils, vides, chaque	0 02	0 02	0 02	0 02	0 02	0 02	0 01	0 03½
Courbes, pour bâtiments, chaque	0 05	0 05	0 05	0 02	0 02	0 02	0 01	0 03½
Flottes, par 1,000 pieds linéaires	1 40	1 40	1 40	1 40	1 20	1 05	0 50	2 05
Bois de chauffage, par corde, sur navires	0 20	0 20	0 20	0 20	0 10	0 15	0 08	0 23
do do en radeaux	0 25	0 25	0 25	0 25	0 15	0 19	0 09	0 30¼
Cercles	0 25	0 25	0 25	0 20	0 15	0 15	0 10	0 30
Mâts et espars, poteaux de télégraphe, par tonne de 40 pieds cubes, sur navires	0 15	0 15	0 15	0 05	0 05	0 08	0 07	0 13¼
Mâts et espars, poteaux de télégraphe, par tonne de 40 pieds cubes, en radeaux	0 20	0 20	0 20	0 10	0 10	0 15	0 10	0 22½
Traverses de chemin de fer, sur navires, chaque	0 01	0 01	0 01	0 00½	0 00½	0 00¾	0 00¾	0 01⅜
do en radeaux, chaque	0 02	0 02	0 02	0 01	0 01	0 02	0 01	0 02¼
Bois scié, madriers, planches, voliges et bois de const. scié, par M. pds, mes. de planche, sur navires	0 30	0 30	0 30	0 15	0 10	0 11¼	0 06¾	0 20
Bois scié, madriers, planches, voliges et bois de const. scié, par M. pds, mes. de planche, en radeaux.	0 60	0 60	0 60	0 30	0 20	0 19	0 09	0 36½
Bois carré, par M. pds, cubes, sur navires	3 00	3 00	3 00	1 00	1 00	0 56	0 44	1 69
do do en radeaux	4 50	4 50	4 50	2 00	2 00	1 12	0 63	3 13
Matériaux pour voitures, articles en bois et bois en partie ouvré, par tonne de 40 pds cubes	0 40	0 40	0 40	0 40	0 25	0 30	0 20	0 55
Bardeaux, par mille	0 06	0 06	0 06	0 06	0 04	0 04½	0 02½	0 08
Pieux et perches pour clôtures, par M, sur navires.	0 40	0 40	0 40	0 40	0 20	0 23	0 12	0 42
do do do en radeaux.	0 80	0 80	0 80	0 80	0 40	0 38	0 17	0 77
Billots de sciage, par pièce type	0 08	0 08	0 08	0 08	0 05	0 06	0 06	0 13
Douves et fonds de barils, par M.	0 40	0 40	0 40	0 20	0 15	0 15	0 10	0 30
do pipe do	1 50	1 50	1 50	1 00	1 00	0 75	0 50	1 75
do des Ant., par M	0 75	0 75	0 75	0 60	0 25	0 45	0 25	0 65
do saloirs, sciés ou coupés par M.	0 08	0 08	0 08	0 04	0 03	0 03	0 02	0 06
Traverses, par 100 pièces	0 50	0 50	0 50	0 50	0 40	0 38	0 15	0 67½
Echalas à houblon, par 1,000 pièces	2 00	2 00	2 00	2 00	1 50	1 50	0 65	2 65
Classe spéciale.								
Gypse, brut (par A. du C., 28 octobre 1882)	0 15	0 05	.....	0 05	vers	l'ouest	.....	.....
Houille	0 20	0 20	0 20	0 15	0 10	0 08	0 05	0 17¾
Pierre, non ouvrée, cordée, impropre à la taille, par corde	0 75	0 75	0 75	0 60	0 37½	0 28	0 24	0 77½
Cryolithe, minerai de fer ou minerai chimique	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05
Glace	0 05	0 05	0 05	.....	.....	.....	.....	.....

canaux du Canada—*Suite.*

CANAL DE LA VALLEE DE LA TRENT.

1re section.	2e section.	3e section.	4e section.	Complet parcours.	Whitlaw's à Hastings.
Fenelon-Falls à Bobcaygeon.	Bobcaygeon à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Fenelon-Falls à Lakefield.	
Péages prélevés à Fenelon-Falls.	Péages prélevés à Bobcaygeon.	Péages prélevés à Buckhorn.	Péages prélevés à Burleigh.	Péages prélevés à Fenelon-Falls.	Péages prélevés à Whitlaw's.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 01	0 00¼
0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 01	0 00¼
0 13	0 13	0 13	0 13	0 52	0 13
0 03	0 03	0 03	0 03	0 10	0 03
0 04	0 04	0 04	0 04	0 14	0 04
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00⅛	0 00⅛	0 00⅛	0 00⅛	0 00½	0 00⅛
0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 01	0 00¼
0 03	0 03	0 03	0 03	0 10	0 03
0 04	0 04	0 04	0 04	0 14	0 04
0 07	0 07	0 07	0 07	0 28	0 07
0 14	0 14	0 14	0 14	0 56	0 14
0 04	0 04	0 04	0 04	0 16	0 04
0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 03	0 00¾
0 03	0 03	0 03	0 03	0 12	0 03
0 05	0 05	0 05	0 05	0 20	0 05
0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 03	0 00¾
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 10	0 10	0 10	0 10	0 40	0 10
0 05½	0 05½	0 05½	0 05½	0 22	0 05½
0 00½	0 00½	0 00½	0 00½	0 02	0 00½
0 05	0 05	0 05	0 85	0 20	0 05
0 20	0 20	0 20	0 20	0 80	0 20
En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 03½	0 03½	0 03½	0 03½	0 14	0 03½
0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 03	0 00¾
En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.

N° 27.—Tarif de péages—*Suite.*

Art. **76.**—Base de l'estimation des poids pour les péages des canaux.

——	Ton'x.	——	Ton'x.
2,000 lbs avoirdupoids	1	Pierre, 12 pieds cubes	1
Par M. signifie par mille pieds	.....	Pierre, 1 corde	7½
Par Mille signifie par mille pièces	.....	Whisky, 4 barils ou 215 gallons	1
Fruits verts, 9 barils correspondent à	1	Barils, vides, 10	1
Alcalis, 3 barils correspondent à	1	Cercles à barils, 10 mille	1
Ecorces, 4 cordes	1	Planches et autres bois sciés, 600 pieds mesure de planche	1
Bœuf, 7 barils	1	Courbes de bâtiments, 4	1
Biscuits et craquelins, 9 barils	1	Bois de chauffage, 1 corde	3
Brique, commune, 1,000	2	Echalas à houblon, 60 ou 40 pieds cubes	1
Beurre, 22 tinettes ou 7 barils	1	Bardeaux, 12 M. ou paquets	1
Bestiaux, 3	1	Piquets ou perches pour clôtures, 1 mille	1
Ciment et chaux hydraulique, 7 barils	1	Douves et fonds, pipe, 1 mille	8
Briques réfractaires, 1,000	3	do Indes occident., 1 mille	4
Poisson, 7 barils	1	do baril, 1 mille	2½
Fleur de farine, 9 barils	1	do saloir, 1 mille	½
Gypse et manganèse, 6 barils	1	Bois en grume, étalon, 1	⅞
Chevaux, 2	1	Bois carré, 50 pieds cubes	1
Saindoux et suif, 7 barils ou 22 tinettes	1	Poteaux de télégraphe, 10 ou 40 pieds cub.	1
Liqueurs et spiritueux, 215 gallons	1	Mâts et espars, 40 pieds cubes	1
Liqueurs, toutes autres, 215 gallons	1	Liens de chemins de fer, 16, ou 50 pds cub.	1
Noix, 9 barils	1	Tous autres bois ouvrés on en partie ouvrés, 40 pieds cubes, selon le tarif	1
Huîtres, 6 barils	1	Traverses, 40 pieds cubes, ou 5 pièces	1
Lard, 7 barils	1	Flottes, 50 pieds linéaires	1
Sel, 7 barils	1		
Graines, 9 barils	1		
Moutons, 20	1		

Note.—D'après l'Acte des poids et mesures, chapitre 104 des Statuts Revisés du Canada, section 14, les articles suivants sont estimés au cent (100 lbs), savoir :—Orge, fèves, charbon de bois, maïs, avoine, pois, pommes de terre, seigle, sel, graines et blé, le poids équivalant au boisseau étant comme suit : Blé, soixante livres ; maïs, cinquante-six livres ; seigle, cinquante-six livres ; pois, soixante livres, orge, quarante-huit livres ; avoine, trente-quatre livres ; sarrasin, quarante-huit livres ; fèves, soixante livres ; pommes de terre, soixante livres.

Péages locaux.

Art. 77.—Les taux suivants de péages seront prélevés sur les navires et articles passant par les différentes subdivisions des canaux.

Canal Welland.

	Taux.
1. De Port-Maitland, Dunnville et Port-Colborne à Port-Robinson ou Allanburg, sans passer l'écluse, en chaque sens	½
2. De la tranchée Chippawa, ou quelque part que ce soit, à Dunnville, Port-Maitland ou P.-Colborne	⅜
3. De Dunnville à Port-Colborne	½
4. De Thorold à Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie	½
5. De Maitland, Dunnville, Colborne ou Port-Robinson à Marshville et les lieux intermédiaires	⅜
6. De Marshville ou les lieux intermédiaires à Port-Maitland, Dunnville, Port-Colborne et Port-Robinson	⅜
7. De Port-Robinson à Allanburg ou Thorold	⅜
8. De Port-Robinson à Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie	½
9. De Sainte-Catherine à Port-Dalhousie	⅜
10. De Dunnville à Maitland	¼
11. De la tranchée de Chippawa en passant par l'écluse à Port-Robinson	¼
12. De Port-Colborne à Port-Maitland	½
13. De la tranchée de Chippawa en passant par l'écluse à Port-Robinson	¼
14. De Colborne, Dunnville, Maitland et Marshville à Thorold	⅜
15. De Colborne, Dunnville, Maitland et Marshville à Sainte-Catherine	⅜
16. Seulement par la tranchée de Chippawa	⅛
17. Seulement par l'écluse de Port-Robinson	⅛

Canaux du Saint-Laurent.

Art. **78.** La navigation sera divisée en quatre sections, savoir : Cardinal, Cornwall, Beauharnois et Lachine. Des péages seront prélevés sur tout navire et propriété dans la proportion du nombre de sections franchies.

N° 27.—Tarif des péages—*Suite.*

Canal Chambly.

	Taux.
Art. **79.** Navires et articles passant de Sorel à Chambly, paieront	½
do do Chambly à Saint-Jean, paieront	¾

Canaux de l'Ottawa.

Art. **80.** La navigation sera divisée en trois sections, savoir : Grenville, Carillon et Sainte-Anne. Des taux seront prélevés sur tout navire et article dans la proportion du nombre de sections franchies.

Canal Rideau.

Art. **81.** La navigation de ce canal est divisée en trois sections : "Ottawa," "Smith's Falls" et "Kingston-Mills." Les navires et fret passant par une section paieront un tiers, deux sections, deux tiers.

Règles générales.

Art. **82** (*a.*) Toute fraction d'une tonne sera comptée comme une tonne, et les parties de sections seront comptées comme sections entières sur les canaux ci-dessus.

(*b.*) Le passage des bois en grume ou autres sur aucun des canaux ou sections de ces canaux sera toujours soumis à des règlements à cet effet.

RÈGLEMENTS PARTICULIERS CONCERNANT LES PÉAGES SUR CERTAINS CANAUX.

Art. **83.** La houille, excepté sur le canal Welland, passe par tous les canaux en franchise.—Arrêté du conseil du 7 juin 1869.

Art. **84.** Le bois en grume, le bois de service et autres produits passent en franchise sur le Creek Chippawa, entre l'Aqueduc et Port-Robinson.—Arrêté du conseil du 18 mai 1863.

Note.

Arrêté du conseil du 27 juin 1890.

Les mots suivants seront ajoutés à l'art. 84 :—

(1) "Excepté dans les cas où il sera donné une permission particulière, le canal Grenville est interdit aux trains de bois complets ou fractionnés de quelque nature que ce soit, en conformité de l'arrêté du conseil du 9 juillet 1888.

(2) "Les trains de bois pourront passer par le canal Carillon sans frais de péages, selon l'arrêté du conseil du 9 juillet 1888."

Art. **85.** Le minerai de fer, cryolithe ou minerai chimique, paient 5 centins par tonneau sur une section ou sur tous les canaux.

Art. **86** (*a.*) Les marchandises qui auront payé les péages sur toute la ligne des canaux du Saint-Laurent, ou sur le canal Lachine, l'écluse Sainte-Anne et sur les canaux de l'Outaouais et du Rideau, passeront en franchise le canal Welland ; et si des péages ont été payés au canal Chambly, ils seront remboursés à Montréal ou à Kingston-Mills ; et les marchandises qui auront payé tous les péages du canal Welland passeront en franchise les canaux du Saint-Laurent ou ceux de l'Outaouais ou du Rideau, l'écluse Sainte-Anne et les canaux de Lachine et de Chambly ; pourvu que les articles ayant droit à cette exemption passent en descendant par toute la longueur du canal jusqu'à Montréal, ou en remontant par toute la longueur des canaux du Saint-Laurent, ou des canaux de l'Outaouais et du Rideau jusqu'au lac Ontario.

(*b.*) Tous les articles, effets ou marchandises non désignés ci-dessus, paieront selon le tarif de la catégorie n° 4.

(*c.*) Nul laissez-passer ne sera donné aux remorqueurs ou autres petits navires à moins de 25 centins le minimum, mais des navires ne portant ni fret ni passagers pourront obtenir un permis de saison moyennant $30, lequel leur permettra de circuler à volonté sur le canal. Arrêté du conseil du 18 avril 1873.

Art. **87.** Les marchandises expédiées à un port à l'ouest des canaux du Saint-Laurent, et sur lesquels les péages ont déjà été payés pour leur passage sur ces canaux, peuvent être réexpédiées de ces ports et transportées exemptes de péage sur le canal Welland comme si elles avaient été expédiées directement en premier lieu ; et les marchandises en destination de l'est qui auront payé les péages sur le canal Welland peuvent être transbordées à aucun des ports du lac Ontario et passer ensuite sans payer de nouveaux péages sur les canaux du Saint-Laurent, comme si elles avaient été expédiées directement en premier lieu. Arrêté du conseil du 23 juin 1883.

Art. **88.** Durant la saison de navigation de 1889, les péages sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle, expédiés à Montréal ou à quelque port à l'est de Montréal, seront de deux centins par tonneau, et ces péages couvriront le passage des canaux du Saint-Laurent et du canal Welland ; et si dans le cours de la dite saison le plein péage ordinaire pour le passage de ces denrées sur le canal Welland a été payé, les denrées seront exemptées de tout autre péage sur toute partie du régime des canaux du Saint-Laurent, bien qu'elles ne parcourent pas toute la distance jusqu'à Montréal. Arrêté du conseil du 18 mars 1889.

Droits de port.

Art. **89.** Les navires prenant ou déchargeant du fret sur les propriétés du chemin de fer Welland, à Port-Colborne ou Dalhousie, seront exempts de droits de port ; mais tous les autres navires déchargeant ou prenant un chargement à Port-Dalhousie, Port-Colborne ou Port-Maitland, paieront deux centins pour chaque tonne de fret qu'ils y prendront ou déchargeront.

N° 27.—Tarif des péages.—*Suite.*

Droits d'emmagasinage au bassin du canal Lachine.

Art. **90.** Suit le tarif des droits d'emmagasinage qui seront prélevés sur les articles laissés dans les hangars des bassins du canal Lachine :—

			Cents.
Blé, et autres grains, par semaine,		par boisseau	1
Farines	do	par baril	4
Lard, bœuf, beurre et saindoux	do	do	5
Cassonade	do	par boucaut, 10 cents ; par baril	5
Liqueurs	do	par pipe, 15 cents ; par tonne	12
	do	par barrique, 10 cents ; par quartaut	7
Fer, en barres	do	par tonneau	24
Fer, en saumon	do	do	12
Sel, excepté aux hangars de Saint-Gabriel	do	par 100 boisseaux	36
Sel, aux hangars de Saint-Gabriel, après les premières 48 heures	do	par sac	½
Balles, paniers, caisses, etc.	do	par ton. de poids ou d'encombrement	24
Charbon	do	par chaldron	12

Art. **91.** *(a)* Il ne sera rien demandé pour emmagasinage d'articles dans les hangars du bassin du canal Lachine pendant la première période de quarante-huit heures, après laquelle les droits d'emmagasinage ci-dessus seront imposés et perçus.

(b) Les articles non énumérés devront payer selon le tarif ci-dessus.

(c) Tous les articles emmagasinés dans les hangars et y laissés après la première période de quarante-huit heures, paieront les droits sur le pied d'une semaine, quoiqu'ils puissent n'y être restés qu'une fraction de ce temps, et de même pour chaque semaine subséquente.

(d) La main-d'œuvre pour le dépôt et l'enlèvement des articles dans les hangars sera fournie par les propriétaires, ou leurs agents, et à leurs frais.

(e) Tous les articles emmagasinés dans ces hangars seront absolument aux risques du propriétaire, pour dommage par le feu ou autrement.

(f) Tout droit d'emmagasinage devra être payé avant l'enlèvement des articles.—Arrêtés du conseil du 21 août et du 28 octobre 1846.

Farine.

Art. **92.** *(a)* Il sera permis de laisser la farine dans les hangars deux jours entiers sans payer.

(b) Si elle y est laissée au delà de deux jours ou de 48 heures, cette farine sera assujétie au paiement d'un centin par baril, pour les quatre premiers jours après l'expiration des 48 heures d'exemption.

(c) Si la farine est laissée dans les hangars au delà de quatre jours à un centin par jour par baril, elle sera assujétie à payer deux centins par jour par baril, pour chaque jour qui suivra l'expiration de ces quatre jours.

(d) Toute fraction de jour sera considérée comme un jour entier.—Arrêté du conseil du 31 mai 1856.

Tarif pour les navires faisant le commerce avec les ports de l'est et entrant dans le canal Lachine au port de Montréal.

Art. **93.** Les droits suivants seront prélevés sur les navires qui font commerce avec les ports de l'est et entrent dans le canal Lachine au port de Montréal, ainsi que sur certaines marchandises ci-après mentionnées ; quarante-huit heures étant allouées aux dits navires pour le déchargement de leur cargaison avant d'être soumis aux droits ; et le dit déchargement devant se faire en aval de l'écluse Saint-Gabriel.

	Mill.
Bateaux à vapeur jaugeant 50 tonneaux et plus, par tonneau d'enregistrement, par journée de 24 heures	8
Tous autres navires jaugeant 50 tonneaux et plus, par tonneau d'enregistrement, par journée de 24 heures	4

	Centins.
Bateaux à vapeur ne jaugeant pas 50 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 heures.	40
Tous autres navires jaugeant de 25 à 50 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 heures	20
Tous navires ne jaugeant pas 25 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 heures	10
Houille, par chaldron	10
Sel, par 100 minots	15
Fer de toute espèce, par ton. de poids	15
Marchandises de la catégorie n° 6 du tarif des canaux du Canada	10

Pourvu, toutefois, que les droits ci-dessus ne soient prélevés que sur les marchandises destinées à la consommation à Montréal, et sur les navires faisant commerce avec ce port.—Arrêté du conseil du 8 juin 1860.

Quaiage à prélever sur le bois de chauffage sur les quais et les bords du canal.

Art. **94.** Les droits suivants seront perçus ainsi que mentionné ci-après, savoir :

(a.) Bois de chauffage débarqué sur les quais ou les bords du canal, ou dans des bateaux, barges ou autres navires, occupant quelqu'un des bassins entre le pont de la rue Wellington et l'écluse n° 3, 4 centins par corde, et pour chaque jour que le bois restera dans le canal ou le bassin, ou sur les quais ou les bords du canal après une période de cinq jours, un droit additionnel de 4 centins par corde.—Arrêté du conseil du 7 août 1860.

(b.) Le paragraphe qui précède s'appliquera non seulement aux péages à percevoir sur le bois de chauffage sur les quais à Lachine et dans le canal Lachine ainsi que dans le bassin du dit canal, mais encore au bois de chauffage sur les bords et sur les terrains du canal à la Côte Saint-Paul et à Lachine.—Arrêté du conseil du 27 janvier 1862.

N° 27.—Tarif des péages—*Suite.*

Les bassins du canal à Montréal considérés comme partie du port.

Art. **95.** Attendu que sous le coup des règlements qui existent aujourd'hui pour la perception des péages sur les canaux, les navires allant à l'est et qui ont payé le péage complet pour un passage d'ouest à l'est par le canal Welland, sont encore frappés d'un péage partiel pour une section du canal s'ils entrent de nouveau dans le canal Lachine ;

Et attendu que souvent les navires chargés de grain et à destination du port de Montréal ne déchargent qu'une partie de leur cargaison à bord des navires de mer dans le port, et entrent de nouveau dans le canal Lachine pour décharger le reste de leur cargaison, soit dans les élévateurs à grain ou les moulins situés le long des bassins du canal ;

Et il est ordonné que les bassins du canal sis et situés dans les limites de la cité soient considérés comme formant partie du port de Montréal, en tant seulement qu'est concernée la perception des péages pour les navires ci-dessus mentionnés, entrant de nouveau dans cette partie du canal pour décharger le reste de leur cargaison ; mais que cette règle ne s'appliquera pas au delà, par exemple, lorsque ces navires retourneront dans le port pour prendre cargaison, alors que le péage ordinaire leur sera imposé pour cette seconde sortie du canal. Arrêté du conseil, 8 août 1878.

Phosphate.

Art. **96.** Attendu que des bâtiments chargés de grain à destination du port de Montréal prennent fréquemment sur leurs ponts des chargements de phosphate, et que, forcés qu'ils sont de se rendre immédiatement au port pour y décharger leur grain ils acquittent les droits de transit jusqu'à ce point et reviennent subséquemment dans le canal Lachine pour déposer leurs chargements de phosphate dans les entrepôts et paient une deuxième fois sous le coup des règlements actuels les droits de canaux pour cette nouvelle entrée ;

Il est ordonné que les bassins du canal Lachine dans les limites de la cité de Montréal seront à l'avenir considérés comme faisant partie du port de Montréal pour les fins du déchargement du phosphate transporté par les bâtiments en sus de leur chargement de grain tel que ci-dessus décrit ; pourvu cependant que s'ils retournent au port pour y prendre du chargement tels navires soient frappés à leur seconde sortie du canal du droit ordinaire. Arrêté du conseil, 12 juillet 1881.

Droits d'hivernage dans le canal Lachine.

Art. **97.** Suit le tarif des droits d'hivernage par tonneau imposé aux navires hivernant dans le canal Lachine.

Pour chaque bateau, barge, chalan ou autre bâtiment jaugeant dix tonneaux ou moins, soixante-dix centins par bâtiment pour tout l'hiver ; et pour chaque bâtiment de plus de dix tonneaux huit centins additionnels sur chaque dizaine de tonneaux additionnelle de son jaugeage. Arrêté du conseil, 22 août 1879.

Péages et droits sur les navires dans le nouveau bassin du canal Lachine.

Art. **98.** Il sera permis à la commission du port de Montréal de garder le droit de prélever des péages pour le vieux bassin d'aval, mais le gouvernement gardera le contrôle complet des nouveaux travaux et des nouveaux bassins, ainsi que du revenu qui peut en provenir, et prélèvera sur les navires qui chargent et déchargent dans les nouveaux bassins les mêmes droits que ceux prélevés par la commission pour le vieux bassin. Arrêté du conseil, 26 janvier 1883.

Péages et droits dans le port de Montréal, en vertu des actes 40 vic., ch. 53, et 42 vic., ch. 28.

Art. **99.** *Droits de tonnage.*

Sur les bateaux à vapeur, pour chaque journée de vingt-quatre heures, ou partie d'une journée, qu'ils restent dans le port, à compter de l'heure de leur arrivée jusqu'à celle de leur départ	Par ton. de registre. 1 cent.
Sur tous les autres navires, par jour, comme susdit	½ do

Art. **100.** *Droits de quaiage.*

	Par tonn.
Tous effets et marchandises non ailleurs spécifiés	25 cents.
Foin, paille, fer en gueuse et rebuts de fer, potasse et perlasse	20 do
Pommes, paniers et leurs contenus, fleur de farine et farine, poisson, viandes, poix, pommes de terre, goudron, chevaux, bêtes à cornes, moutons, cochons	15 do
Lest, argile, briques réfractaires, gypse, chaux, marbre, phosphates, sable, sel	10 do
Houille et coke, grain et graines de toutes sortes	7½ do
Tarif spécial—briques, 10c. par 1,000 ; bois de chauffage, 5c. par corde ; bois de construction, 10c. par 1,000 pieds mesure de planche.	
Or ou argent en lingots, espèces	En franc.

Note.

Art. **101.** *(a)* Sur tous effets et marchandises quelconques, dont on ne saurait facilement constater la quantité en poids, mesure ou autre mode de calcul établi par le tarif, les commissaires du port pourront prélever un droit de ¼ de 1 pour 100 sur leur valeur.

(b) Chaque inscription paiera au moins 5 centins.

(c) Tous effets débarqués sur le quai pour être expédiés de nouveau ne paieront qu'un quaiage.

(d) Le tonneau mentionné dans le tarif des droits de quaiage sera du poids de 2,000 livres ou de 40 pieds cubes d'encombrement, suivant le connaissement.

Art. **102.** *Base d'estimation pour les poids.*

Alcalis, potasse et perlasse	3 brls fer. 1 tonn.
Pommes, fleur de farine, farine, pommes de terre	9 do
Poissons, viandes, poix, goudron	7 do
Chevaux	2 à 1 tonn.
Bêtes à cornes	3 do
Moutons	15 do
Cochons	10 do

Arrêté du conseil, 1er avril 1881.

N° 27.—Tarif des péages—*Suite.*

Tarif des droits à prélever sur le bois flottant, etc., à son entrée dans le bassin à Lachine.

Art. **103.** Les droits suivants seront prélevés sur le bois flottant, le bois d'échantillon et le bois de chauffage, à leur entrée dans le bassin à Lachine et dans le canal Lachine.

Espèces de bois.	Pour recevoir du bois, etc., y comp. l'usage du bassin ou du quai pendant un mois.	Pour chaque mois suivant pendant la saison de la navigation.	Pour passer l'hiver dans le bassin ou sur le quai.
	Cents.	Cents.	Cents.
Bois de construction, carré ou en grume, de toute sorte, de plus de 12 x 12, par mille pieds cubes	25	20	35
Bois de construction, en grume ou méplat, de toute sorte, de moins de 12 x 12, par mille pieds de longueur	20	15	30
Madriers et planches, y compris toute sorte de bois d'échantillon scié, en radeau, par mille pieds, mesure de planche	3	2	3
Pièces de sciage, 12 pieds de longueur (si elles sont plus longues le droit proportionnel), par pièce	1	½	2
Flottes, le 100	10	5	10
Traverses, per 100	10	5	10
Piquets et perches de clôtures, le mille	10	5	10
Douves à barils, le mille	8	4	8
do à pipes do	8	4	8
do "I. O." do	8	4	8
Bois de chauffage sur les bords du canal entre l'écluse n° 3 et l'écluse n° 5, et sur les quais dans le bassin du canal à Lachine	3	3	3

Note.

Arrêté du conseil, 27 juin 1890.

3. Les mots suivants seront ajoutés à l'article 103: "Le droit mensuel de trois centins par corde de bois de chauffage est aboli, en conformité de l'arrêté du conseil du 4 février 1880."

Note.

Art. **104.** *(a)* Il ne sera rien alloué pour des fractions de mois ou de la saison d'hiver.

(b) Le bois de chauffage sera cordé sur le bord du canal durant le déchargement, de la façon et aux endroits qui seront indiqués par le surintendant.

(c) Les droits sur le bois de construction seront prélevés à compter de l'achèvement des barrages flottants dans le bassin de Lachine. Arrêté du conseil, 8 juin 1860.

Droits à prélever sur les navires passant l'hiver dans le canal Rideau.

Art. **105.** Les droits d'hivernage pour les navires passant l'hiver dans le bassin du canal à Ottawa, ou en d'autres endroits le long du canal Rideau, sont fixés comme ci-après :—

Dans le bassin du canal à Ottawa,	bateaux à vapeur,	pour la saison		$ 8 00
do	do	barge	do	4 00
Dans les écluses	do	bateaux à vapeur,	do	50 00
à d'autres stations,		do	do	15 00

Dans le cas où le ministre le jugerait à propos, il est autorisé à exiger des propriétaires des navires qui passent l'hiver dans les écluses des garanties contre les dommages que pourraient subir les travaux par incendie. Arrêté du conseil, 19 mars 1887.

Droits à prélever pour la réparation de navires sur les bords des canaux.

Art. **106.** *(a)* Les personnes qui réparent les navires sur les bords du canal Lachine auront à payer d'avance la somme de quatre piastres pour chacun de ces navires ; le temps durant lequel un emplacement pourra ainsi être occupé en vertu d'un seul paiement, étant limité à six mois, et permission préalable devant être obtenue de l'officier compétent, conformément aux règlements actuels concernant les canaux.

(b) Dans le cas où l'on n'aurait pas obtenu de nouveaux permis, si l'on manque, à l'expiration de la période prescrite, de sortir les navires occupant ainsi les bords du canal, ces navires pourront être vendus en vertu de l'article seize des règlements concernant les canaux. Arrêté du conseil, 5 mars 1880.

Art. **107.** Règles concernant la réparation des navires sur les bords du canal Lachine, du canal Beauharnois et de celui de Chambly :—

(a) Les réparations ne seront exécutées qu'aux endroits qui auront été indiqués et approuvés par le surintendant.

(b) Pour chaque navire halé ou mis à flot pour être réparé, il sera prélevé en sus de tout autre droit la somme d'une piastre, ce qui permettra à ce navire de rester là un mois ; chaque mois additionnel ou fraction de mois pendant lequel y demeurera le navire devant entraîner le prélèvement d'une somme supplémentaire d'une piastre.

(c) Dans le cas, cependant, où un navire halé pour être réparé sur les bords du canal resterait là durant l'hiver, il ne sera prélevé sur ce navire qu'une somme de quatre piastres (en sus des droits ordinaires exigibles pour l'hivernage); la période de temps ainsi spécifiée s'étendant du 1er novembre au 1er juin inclusivement.

N° 27.—Tarif des péages.—*Suite.*

(*d*) Tout navire restant sur le bord du canal après y avoir passé l'hiver sera soumis à une charge d'une piastre par mois ou fraction de mois pour le temps qu'il y restera subséquemment.

(*e*) Tout navire qui restera plus d'un an sur le bord du canal sera soumis pour tel laps de temps qu'il y restera ainsi après cette période, à une charge de deux piastres par mois ou fraction de mois durant toute l'année.

(*f*) Ces différents droits seront tous payables au bureau du percepteur le premier jour de chaque mois.

(*g*) Ces règles devront être entendues comme s'appliquant à tous les cas où le bord du canal est employé d'une manière quelconque aux réparations de navires, que ces navires soient dans le moment halés ou non. Arrêté du conseil, 6 août 1881.

Canal Saint-Pierre.

Art. **109**. Sur chaque bâtiment qui passera par ce canal, deux centins par tonneau pour le bâtiment, et un centin par tonneau pour le fret, pour aller, et autant pour le retour. Arrêté du conseil, 23 juin 1883.

ARRÊTÉ DU CONSEIL.

12 décembre 1889.

Vu un mémoire du 10 décembre 1889, dans lequel le ministre des chemins de fer et canaux représente qu'en certain cas il a été d'usage d'amarrer des navires pour l'hiver le long des jetées du canal mais non en dedans des portes, et que ces navires, bien que trouvant en ceci un certain avantage, ne sont pas protégés comme ils le seraient à l'intérieur contre la hausse et la baisse de l'eau, mais que néanmoins on les a assujétis aux droits d'hivernage ;

Le ministre recommande en conséquence que dorénavant, à compter du présent hiver, mais sans autre rétroactivité, il ne soit exigé aucun droit des navires hivernant ainsi en dehors des écluses des canaux de l'Etat.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

HOTEL DU GOUVERNEMENT, À OTTAWA.

Mercredi, 26e jour de février 1890.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

ATTENDU que l'on estime à propos de continuer durant la saison prochaine le péage spécial exigé de certaines denrées en destination de l'est sur le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent ;

Il a plu à Son Excellence le gouverneur général, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, d'ordonner que le péage spécial de deux (2) centins par tonneau exigé l'an dernier de certaines céréales, savoir, le blé, maïs, pois, orge et seigle, en destination de Montréal ou d'un port de l'est de Montréal, sur le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent, soit continué durant la saison prochaine et pas au delà.

Il a plu en outre à Son Excellence d'ordonner, de l'avis du conseil privé de la reine pour le Canada, la continuation, durant la même période seulement, de l'arrangement en vertu duquel les dites céréales qui auront acquitté les pleins péages ordinaires pour le passage sur le canal Welland, seront exemptées du paiement de péages additionnels sur les canaux du Saint-Laurent, même si elles ne doivent pas se rendre jusqu'à Montréal.

Arrêté du conseil, 5 mai 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, d'ordonner que l'avoine destinée à l'exportation, sera ajoutée, et la dite avoine est par le présent ajoutée à la liste des céréales spécifiée dans l'arrêté du conseil du 26 février 1890, qui autorise la continuation durant la saison de 1890 du péage spécial de deux (2) centins par tonneau pour le passage de ces céréales par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent, en destination de Montréal ou d'un port de l'est de Montréal.

En mettant à exécution l'arrêté du conseil ci-dessus, le percepteur des péages sur le canal Welland, continuera à exiger le plein péage, et la modération de taxe sera allouée par le département sous forme de remboursement quand les expéditeurs auront prouvé qu'on s'est conformé aux conditions voulues par l'arrêté du conseil.

Arrêté du conseil, 11 avril 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, d'ordonner que pour la saison de navigation prochaine seulement, le péage pour le passage de la houille bitumineuse à destination de l'est sur le canal Welland, sera réduit, et le dit péage est par le présent réduit, de 20 centins à 10 centins par tonneau.

Arrêté du conseil, 16 mai 1890.

N° 27.—Tarif des péages—*Fin.*

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, d'ordonner que les règles et règlements pour l'administration, l'entretien, l'usage et la protection des canaux du Canada, faits et établis par l'arrêté du conseil du 26e jour d'octobre 1889, ainsi que les modifications et additions qui y ont été faites, seront appliqués, et ces règles et règlements sont par le présent appliqués au canal Murray, à l'exception de ce qui dans l'espèce se rapporte particulièrement et exclusivement aux autres travaux y dénommés.

Arrêté du conseil, 20 mai 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, d'ordonner que les péages à imposer et percevoir sur le canal Murray maintenant ouvert à la circulation régulière seront fixés, et les dits péages sont par le présent fixés à un huitième des péages exigés pour le passage des canaux du Saint-Laurent.

Arrêté du conseil, 22 mai 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, d'ordonner que les dispositions de l'arrêté du conseil du 1er jour de juin 1888, en vertu desquelles les steamers spécialement nolisés pour le transport de partis de plaisance allant et revenant le même jour sur le même steamer, étaient pour cette saison seulement taxés à la moitié des péages ordinaires pour le passage du canal Lachine et de l'écluse de Sainte-Anne, seront continuées, et les dites dispositions sont par le présent continuées en vigueur pour la présente saison de 1890 seulement.

Arrêté du conseil, 30 juin 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, d'ordonner que les dispositions de l'arrêté du conseil du 22 mars 1890, en vertu desquelles les steamers spécialement nolisés pour le transport de partis de plaisance allant et revenant le même jour sur le même steamer, étaient taxés à la moitié des péages ordinaires pour le passage du canal Lachine et de l'écluse de Sainte-Anne, pour la saison courante, seront étendues, et ces dispositions sont par le présent étendues au canal Welland pour la saison de 1890 seulement, savoir, pour les partis de plaisance allant de Toronto ou Hamilton à Sainte-Catherine et revenant le même jour.

B. H. TEAKLES,
Premier commis des recettes des canaux.

Département des chemins de fer et canaux,
20 novembre 1890.

LOYERS DE CHUTES D'EAU.

ANNEXE

Dt. N° 28.—Loyers de chutes d'eau, etc.—

Balance due le 1er juillet 1889.	Acquis, année expirée le 30 juin 1890.	Total.	Numéro.	Désignation des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
$ cts.	$ cts.	$ cts.				
187 30	187 30	374 60	1	Canal Welland....	Wood et Green.....	R. Laurie. .....
840 00	240 00	1,080 00	2	do	S. Neelon..	R. et J. Laurie .....
70 00	20 00	90 00	3	do	do	do .....
.....	176 00	176 00	4	do	....	A. Muir.....
1,050 00	.....	1,050 00	5	do	Andrews et Fils.....	Donaldson, Andrews et Ross .....
1,270 50	.....	1,270 50	6	do	....	Donaldson, Andrews et Ross ....
100 00	100 00	200 00	7	do	....	Wm. Hutchinson.....
650 00	260 00	910 00	8	do	Tuttle, Date et Rodden..	J. L. Ranney.....
225 00	150 00	375 00	9	do	S. Neelon.....	C. Phelps. .....
60 00	40 00	100 00	10	do	Norris et Neelon.....	do ....
167 66	167 66	335 32	11	do	Cie manufacturière de Whitman et Barns	R. Collier.... .....
140 00	140 00	280 00	12	do ...	J. B. Smith.....	Thomas Towers.....
250 00	500 00	750 00	13	do ...	.....	Cie du pouvoir d'eau de Sainte-Catherine.....
.....	20 00	20 00	14	do	.....	Cie du gaz de Sainte-Catherine et Welland..
675 00	75 00	750 00	15	do	. ...	J. C. et J. Gillespie .....
35 00	... .	35 00	16	do	....	Cie de chars urbains de Sainte-Catherine.....
100 50	.....	100 50	17	do	....	John F. Rees.....
.....	75 00	75 00	18	do	.....	Cie manufacturière de Whitman et Barns ....
....	10 00	10 00	19	do ...	....	H. Jarvis.....
324 00	216 00	540 00	20	do ...	McLeary et McLean	Wm. Beatty..... .....
360 00	240 00	600 00	21	do	Cie de coton de Lybster..	Gordon et McKay.....
120 00	240 00	360 00	22	do	....	John Riordon.....
100 00	200 00	300 00	23	do	....	do .....
800 00	400 00	1,200 00	24	do	Cie de coton de Merritton	King et Dolan..... ...
. ...	400 00	400 00	25	do	.....	Corporation du village de Merritton.....
90 00	60 00	150 00	26	do	....	James Wilson..... ....
100 00	50 00	150 00	27	do	.....	Fil. de coton de Lybster.
31 80	63 60	95 40	28	do	Thorold W. et C. Cie....	Wm. Beatty.....
200 00	50 00	250 00	29	do	John McDonagh..	W. H. Ward.....
834 00	146 00	980 00	30	do	do	do .....
1 00	1 00	2 00	31	do	....	Cie C. F. Central de Ste-Catherine et Niagara..
25 00	25 00	50 00	32	do	....	John Battle.....
80 00	80 00	160 00	33	do	. ...	do .....
333 00	222 00	555 00	34	do	Howland, Jones et Cie ..	P. Howland ....
65 00	130 00	195 00	35	do	Jas. Norris.....	Brown et Ross .....
80 00	80 00	160 00	36	do	Arch. Dobbie.....	Cie de prêt du c. Welland.
165 00	110 00	275 00	37	do	C. J. Jones	McPherson et Wier.....
....	5 00	5 00	38	do	....	Corporation de Thorold..
60 00	120 00	180 00	40	do ..	J. Davey, jeune.	John Battle.....
.....	484 25	484 25	41	do	....	.....
5,007 46	.....	5,007 46	42	do	....	Wright et Duncan. .....
40 00	20 00	60 00	43	do	.....	P. H. Musson. ..... .
940 00	... .	940 00	44	do	J. et J. Abbey.....	McFarland et Lemon....
.....	129 00	129 00	45	do ...	.....	John Hill.....

A—*Suite.*

Comptes des locataires, 1889–90. Av.

Description de la propriété.	Nombre.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé durant l'année.	Balance due le 30 juin 1890.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Moulin à moudre, déversoir nº 1, Port-Dalhousie..	1	30 juin 1890	.....	93 65	280 95	374 60
Lot de moulin do do ..	2	do ..	.....	.. ..	1,080 00	1,080 00
Lot près du do do ..	3	do .	.....	.....	90 00	90 00
Bassins près du do do ..	4	do ..	.....	176 00	..... .	176 00
Bass. de radoub, partie de l'écluse n° 1 do ..	5	1er jan. 1882	.....	.....	1,050 00	1,050 00
Scierie, déversoir nº 1 do ..	6	do ..	.....	.....	1,270 50	1,270 50
Lot pour quai, extrém. est, jetée est do ..	7	30 juin 1890	.....	.....	200 00	200 00
Moulin Union, près écluse n° 2, Sainte-Catherine..	8	do ..	.....	.....	910 00	910 00
Moulin Rouge des marchands do ..	9	do ..	.....	.....	375 00	375 00
Quai à l'écluse n° 4 do ..	10	do ..	.....	.....	100 00	100 00
Scierie à l'écluse nº 5 do ..	11	do ..	.....	167 66	167 66	335 32
Moulin à moudre, nouv. écluse n° 10 do ..	12	do ..	.....	.....	280 00	280 00
Pouvoir d'eau, des écluses nº 3 à 11 do ..	13	do ..	.....	500 00	250 00	750 00
Lot pour quai à l'écluse nº 4 do ..	14	1er jan. 1891	.....	20 00	.....	20 00
Lot près de l'écluse n° 5 do ..	15	1er oct. 1890	.....	.....	750 00	750 00
Privilège d'établir un pont au-dessus d'un passage d'eau, Sainte-Catherine....	16	1er oct. 1886	.....	.....	35 00	35 00
16¾ acres du lot 11. con. 7, Grantham, pour pâturage, Sainte-Catherine....	17	1er mars 1885	.....	.....	100 50	100 50
Anc. maison d'écluse, écluse nº 6, Ste-Catherine..	18	1er oct. 1890	.....	75 00	... .	75 00
Partie du lot 16, con. 4, Grantham, pour gréement, Sainte-Catherine..	19	1er juill. 1890	.....	.....	10 00	10 00
Scierie à l'écluse n° 20, Merritton.....	20	30 juin 1890	.....	.....	540 00	540 00
Filiature de coton aux lots 12, 13 et 14, Merritton.	21	do ..	.....	360 00	240 00	600 00
Lots de grève aux lots 16, 18, 19 et 21 do ..	22	do ..	.....	240 00	120 00	360 00
Fabrique de papier, lot 17 do ..	23	do ..	.....	200 00	100 00	300 00
Surplus d'eau aux filatures de coton do ..	24	do ..	.....	1,000 00	200 00	1,200 00
Lot entre l'écluse nº 25 et les portes de prise d'eau, Merritton	25	do ..	.....	....	400 00	400 00
Surplus d'eau à Merritton....	26	do ..	.....	.....	150 00	150 00
Part. des lots 11 et 12, con. 10, Grantham, Merritton	27	do ..	.....	50 00	100 00	150 00
Tannerie à l'écluse n° 22, Thorold	28	do ..	.....	63 60	31 80	95 40
Fabrique do 23 do	29	do ..	.....	200 00	50 00	250 00
Scierie do 23 do	30	do ..	.....	400 00	580 00	980 00
Voie ferrée à trav. les villes de Thorold et Merritton	31	1er oct. 1890	.....	.....	2 00	2 00
Quai et droit de passage au delà du coursier à l'écluse 25, Thorold....	32	30 juin 1890	... ...		50 00	50 00
Moulins à plâtre à l'écluse 25, Thorold.....	33	do ..	.....	.....	160 00	160 00
Moulins à moudre do 25 do	34	do ..	.....	444 00	111 00	555 00
Moulin des marchands, écluse 23, Thorold.... ...	35	do ..	.....	130 00	65 00	195 00
Atelier de machines do 22 do	36	do ..	..... .	120 00	40 00	160 00
do do 23 do	37	do ..	.....	220 00	55 00	275 00
Partie du lot 17, près de l'écluse 24 do	38	do ..	.....	5 00	....	5 00
Lot de grève do	40	do ..	.....	120 00	60 00	180 00
Maison d'écluse, Merritton	41	do ..	.....	484 25	....	484 25
Moulin à moudre, Allanburg.....	42	1er jan. 1882	.....	.....	5,007 46	5,007 46
Entrepôt do	43	1er avril 1890	....	.....	60 00	60 00
Scierie, Port-Robinson	44	— fév. 1886	....	.....	940 00	940 00
Moulin à moudre, Port-Robinson	45	30 juin 1890	.....	43 00	86 00	129 00

ANNEXE

DT. N° 28.—LOYERS de chutes d'eau, etc.—

Balance due le 1er juillet 1889.	Acquis, année terminée le 30 juin 1890.	Total.	Numéro.	Description des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
$ cts.	$ cts.	$ cts.				
770 00	140 00	910 00	46	Canal Welland	S. Neelon	Cie de bassin de radoub, Port-Robinson
141 15	.....	141 15	47	do	Hendershot Frères	Eli Mead
151 30	.....	151 30	48	do	do	A. Sherwood
300 00	.....	300 00	49	do	do	Hendershot Frères
40 00	.....	40 00	50	do	.....	F. O. White
.....	1 00	1 00	51	do	.....	Corporation, comté de Welland
45 00	45 00	90 00	52	do	.....	Phelp Frères
60 00	20 00	80 00	53	do	.....	James Bridges
3 00	1 00	4 00	54	do	.....	H. A. Rose
.....	120 00	120 00	55	do	.....	C. J. Page et Cie
.....	.....	.....	56	do	.....	Corporation de la ville de Welland
.....	5 00	5 00	57	do	.....	Caleb Swayze
12 50	25 00	37 50	58	do	L. G. Carter	A. K. Schofield
.....	20 00	20 00	59	do	.....	Cie de ch. de fer Welland
12 50	25 00	37 50	60	do	J. et F. Conlin	John Gordon
.....	1 00	1 00	61	do	.....	Corporation de Port Colborne
559 86	160 00	719 86	62	do	Edward Lee	John Graybiel
40 00	10 00	50 00	63	do	.....	Alex. Lattimore
843 97	143 00	986 97	64	do	A. McDonald	Wm. Melanby
390 00	180 00	570 00	65	do	R. Chambers	H. et N. Davis
483 94	130 00	613 94	66	do	S. et J. Haney	S. Darling
235 61	80 00	315 61	67	do	S. Walthe et Cie	L. J. Weatherly
696 72	113 00	809 72	68	do	S. et J. Haney	Brown et Merritt
153 33	153 34	306 67	69	do	Wm. Schofield	L. Brocklebank
843 50	208 00	1,051 50	70	do	M. A. Smith	Chisholm et Miner
70 00	.....	70 00	71	do	.....	John Taylor
150 00	.....	150 00	72	do	.....	J. W. Holmes
60 00	.....	60 00	73	do	.....	Geo. Wallace
115 00	115 00	230 00	74	do	.....	Rolston et Haskins
360 00	360 00	720 00	75	do	Moody et Fils	R. F. Lattimore
22,114 60	7,688 14	29,802 75				
.....	246 00	246 00	1	Canal de Williamsburg	.....	Wm. Gibson
4,640 00	160 00	4,800 00	2	do	Fab. d'am. d'Edw'rdsburg	Benson et Aspden
1,422 62	70 00	1,492 62	3	do	P. O'Keef	P. Carmen
40 00	5 00	45 00	4	do	.....	J. C. Irvine
.....	12 00	12 00	5	do	.....	W. T. Benson
.....	5 00	5 00	6	do	E. E. Gilbert	Wm. Clegg
.....	5 00	5 00	7	do	.....	John Reid
.....	8 00	8 00	8	do	Estate W. T. Benson	G. P. Anderson
.....	140 00	140 00	9	do	.....	M. T. Beach
210 00	140 00	350 00	10	do	.....	J. Molson, jeune
60 00	20 00	80 00	11	do	.....	W. M. Doran
.....	24 00	24 00	12	do	.....	J. H. Ross
.....	70 00	70 00	13	do	.....	Municipalité des Iroquois
1 00	1 00	2 00	14	do	.....	Commissaires d'école
10 00	10 00	20 00	15	do	.....	Sidney Shaver
.....	70 00	70 00	16	do	.....	Cor. du vill. Morrisburg
6,383 62	986 00	7,369 62				

A—*Suite.*

Comptes des locataires, 1889-90—*Suite.* Av.

Description de la propriété.	Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé pendant l'année.	Balance due le 30 juin 1890.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Eau pour le flottage de vaisseaux, Port-Robinson..	46	do ..	.....	200 00	710 00	910 00
Lot de quai, Welland.....	47	31 déc. 1886	.....	.....	141 15	141 15
do do	48	do ..	.....	.....	151 30	151 30
do do	49	30 juin 1878	.....	.....	300 00	300 00
Lot pour pâturage, Welland.....	50	1er avr. 1884	.....	.....	40 00	40 00
Approv. d'eau pour le palais de justice, Welland..	51	30 juin 1890	.....	1 00	.....	1 00
Surplus d'eau, en hiver seulement, près de l'aqueduc Welland.....	52	1er jan. 1891	.....	.....	90 00	90 00
Lot sur la rue West-Main, Welland.....	53	1er août 1889	.....	.....	80 00	80 00
Lot à bâtir do	54	1er mars 1890	.....	.....	4 00	4 00
Pouvoir d'eau pour la ville de do	55	1er oct. 1890	.....	120 00	.....	120 00
Pouv. d'eau pour la mais. de la pompe, etc., Welland	56	30 juin 1890	.....	.....	.....	.....
Lot à bâtir, Welland.....	57	do ..	.....	5 00	.....	5 00
Lot de quai, Port-Colborne.....	58	do ..	.....	25 00	12 50	37 50
Lot pour élévateur do	59	1er jan. 1890	.....	20 00	.....	20 00
Lot pour cour à houille et bois, Port-Colborne.....	60	30 juin 1890	.....	25 00	12 50	37 50
Chemin à trav. les terres du canal jusqu'à la trav. du ch. de fer G.-T., Port-Colborne.....	61	1er nov. 1890	.....	1 00	.....	1 00
Moulin à farine, Marshville.....	62	30 juin 1890	.....	.....	719 86	719 86
Partie des lots 18 et 19, con. 4, Wainfleet, Marshville.....	63	do ..	.....	.....	50 00	50 00
Scierie, Broad-Creek.....	64	30 juin 1890	.....	.....	986 97	986 97
Moulin à farine et à scier, Dunnville.....	65	do ..	.....	.....	570 00	570 00
do à farine do	66	do ..	.....	.....	613 94	613 94
do à carder do	67	do ..	.....	.....	315 61	315 61
do à plâtre do	68	do ..	.....	.....	809 72	809 72
do à farine do	69	do ..	.....	76 67	230 00	306 67
Scierie do	70	do ..	.....	.....	1,051 50	1,051 50
Lot de quai do	71	1er jan. 1882	.....	.....	70 00	70 00
Lot pour moulin do	72	30 juin 1884	150 00	.....	.....	150 00
Lot pour tannerie do	73	1er nov. 1884	.....	.....	60 00	60 00
Pouvoir d'eau pour la lumière élect., Dunnville....	74	1er jan. 1891	.....	.....	230 00	230 00
Lot de grève, Dunnville.....	75	1er jan. 1890	.....	720 00	.....	720 00
			150 00	6,305 83	23,346 92	29,802 75
Moulin à farine, rue du Moulin, Cardinal.....	1	30 juin 1890	.....	246 00	.....	246 00
Fabrique d'amidon, Edwardsburg.....	2	do	.....	.....	4,800 00	4,800 00
Tannerie do	3	do	.....	.....	1,492 62	1,492 62
Partie du lot 6, con. 1 do	4	1er juil. 1889	.....	.....	45 00	45 00
Terrains à pâturage, canal des Galops.....	5	1er mars 1891	.....	12 00	.....	12 00
do do	6	1er août 1890	.....	5 00	.....	5 00
Lot près du do	7	do	.....	5 00	.....	5 00
Lot près du haut de l'entrée du canal des Galops..	8	1er jan. 1890	.....	8 00	.....	8 00
Moulin à farine à l'écluse Matilda.....	9	30 juin 1890	.....	70 00	70 00	140 00
do do	10	do	.....	280 00	70 00	350 00
Lot de quai n° 2, Pointe Iroquois.....	11	30 août 1890	.....	.....	80 00	80 00
do 1, do	12	1er déc. 1890	.....	.....	24 00	24 00
Lot de grève et surplus d'eau pour mach. à pomper.	13	30 juin 1890	.....	35 00	35 00	70 00
Lot pour école, n° 4, Matilda.....	14	1er mai 1891	.....	2 00	.....	2 00
Partie du lot n° 32, con. 1, Matilda	15	do	.....	10 00	10 00	20 00
Lot de grève et pouvoir d'eau pour mach. à pomper..	16	1er juil. 1890	.....	70 00	.....	70 00
				743 00	6,626 62	7,369 62

ANNEXE

Dt. N° 28.—Loyers de pouvoirs d'eau et autres, etc.—

Balance due le 1er juillet 1889.	Acquis, année terminée le 30 juin 1890.	Total.	Numéro.	Désignation des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
$ cts.	$ cts.	$ cts.				
120 00	240 00	360 00	1	Canal Cornwall...	.....	Andrew Hodge.....
75 00	150 00	225 00	2	do ...	Cie d'emprunt permanent	A. F. Gault.....
.....	135 00	135 00	3	do ...	.....	Geo. Stephen.....
60 00	60 00	120 00	4	do ...	.....	Cie de coton de Stormont
.....	25 00	25 00	5	do ...	.....	Flack Frères.....
10 00	10 00	20 00	6	do ...	.....	Loney et Campbell.....
.....	120 00	120 00	7	do ...	.....	Cie de papier de Toronto.
5 00	5 00	10 00	8	do ...	.....	do .
270 00	.....	270 00	9	do ...	.....	W. D. et G. C. Wood...
40 00	20 00	60 00	10	do ...	.....	Henry Harrison.....
247 50	.....	247 50	11	do ...	.....	J. et C. H. Wood.....
827 50	765 00	1,592 50				
100 00	.....	100 00	1	Canal Beauharnois	.....	St. Amour et Cie.....
100 00	.....	100 00	2	do ..	N. Papineau.....	D. B. Pease.....
40 00	20 00	60 00	3	do ..	.....	J. Demers et Cie.....
40 00	.....	40 00	4	do ..	.....	do .....
60 00	20 00	80 00	5	do ..	.....	M. Julien.....
20 00	20 00	40 00	6	do ..	.....	A. Buntin.....
.....	1,000 00	1,000 00	7	do ..	.....	do .....
418 50	.....	418 50	8	do ..	.....	do .....
60 00	120 00	180 00	9	do ..	T. et W. Bolduc.....	F. X. Poitras.....
60 00	120 00	180 00	10	do ..	J. Wattie.....	P. Poulin.....
800 00	400 00	1,200 00	11	do ..	.....	Cie de coton de Montréal
20 00	20 00	40 00	12	do ..	.....	do .
.....	31 00	31 70	13	do ..	.....	Jas. T. Anderson.....
35 00	35 00	70 00	14	do ..	.....	Cie de navigation du lac Saint-François.....
23 00	23 00	46 00	15	do ..	Valleyfield Canning Co..	R. N. Walsh.....
46 00	23 09	69 00	16	do ..	.....	Jas. Anderson.....
60 00	20 00	80 00	17	do ..	E. Dion.....	C. E. Wilson.....
80 00	40 00	120 00	18	do ..	.....	O. Trempe.....
40 00	20 00	60 00	19	do ..	Jas. T. Anderson.....	J. Cardinal.....
.....	10 00	10 00	20	do ..	.....	O. Longtin.....
.....	20 00	20 00	21	do ..	.....	O. P. Dennie.....
.....	15 00	15 00	22	do ..	.....	Success. A. Hodge.....
.....	14 00	14 00	23	do ..	.....	Alex. Cockburn.....
40 00	40 00	80 00	24	do ..	.....	Robt. Steele.....
.....	30 00	30 00	25	do ..	.....	Louis Leduc.....
20 00	20 00	40 00	26	do ..	.....	E. French.....
24 00	8 00	32 00	27	do ..	.....	S. A. Brodeur.....
.....	40 00	40 00	28	do ..	.....	J. H. Wilson.....
30 00	15 00	45 00	29	do ..	.....	Col. McPhee.....
10 00	10 00	20 00	30	do ..	F. X. Barbeau.....	J. Larocque.....
40 00	20 00	60 00	31	do ..	.....	Jas. Wattie.....
.....	20 00	20 00	32	do ..	Success. Jas. McDonald.	Jas. McDonald.....
.....	15 00	15 00	33	do ..	.....	Success. Jas. McDonald.
52 50	105 00	157 50	34	do ..	.....	Corp. de la v. de Salsbury
.....	52 50	52 50	35	do ..	.....	Cie électr. de Valleyfield.
20 00	20 00	40 00	36	do ..	.....	Cie de navigation du lac Saint-François .....
20 00	10 00	30 00	37	do ..	.....	A. McPhee et Cie.....

A—*Suite.*

Comptes des locataires, 1889–90—*Suite.* Av.

Description de la propriété.	Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé durant l'année.	Balance due au 30 juin 1890.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Moulin a farine, lots 3 et 4	1	30 juin 1890	.....	240 00	120 00	360 00
Lot de pouvoir d'eau n° 6, côté sud	2	do	.....	150 00	75 00	225 00
do 7	3	1er juin 1890	.....	135 00	.....	135 00
do 6	4	do	.....	120 00	.....	120 00
Lot, côté sud de la rue Water, pour cour à charbon	5	1er juil. 1890	.....	25 00	.....	25 00
Lisière de terrain, limite sud, rue Water, Cornwall	6	1er avr. 1891	.....	10 00	10 00	20 00
Surplus d'eau pour moulin à papier à l'écluse n° 18	7	1er jan. 1890	.....	120 00	.....	120 00
Tuyau au-dessous du canal, en amont de do	8	1er avr. 1891	.....	.....	10 00	10 00
Lots de pouvoir d'eau n°s 1 et 2, côté nord	9	30 juin 1878	.....	.....	270 00	270 00
Lot de quai, Moulinette	10	1er mai 1891	.....	.....	60 00	60 00
do près l'écluse n° 20	11	30 juin 1881	.....	.....	247 50	247 50
				800 00	792 50	1,592 50
Lot de quai, Ste-Cécile, Valleyfield, anc. balance	1	1er juil. 1868	40 00	.....	60 00	100 00
do St-Timothée do do	2	1er jan. 1864	.....	.....	100 00	100 00
do Ste-Cécile do	3	1er mai 1890	.....	.....	60 00	60 00
do do do	4	1er do 1887	40 00	.....	.....	40 00
Lot p. hang. en am. du pt St-Timothée, Valleyfield	5	1er juin 1891	.....	40 00	40 00	80 00
Moulin à papier, lots 1, 2 et 3, Valleyfield	6	1er mai 1891	.....	20 00	20 00	40 00
Lots n°s 1, 2, 3, 4 et 5, au-dessous du barrage d'aval, Valleyfield	7	1er jan. 1890	.....	500 00	500 00	1,000 00
Lot à l'angle de St-Timothée et du chemin du barrage, Valleyfield	8	30 juin 1889	.....	.....	418 50	418 50
Moulin à scie, lot 1 et lot à bâtir, Valleyfield	9	do 1890	.....	120 00	60 00	180 00
Moulin à laine, lot 2 do do	10	do 1890	.....	60 00	120 00	180 00
Lots à la tête du canal do	11	do 1890	.....	.....	1,200 00	1,200 00
Lot cadastral 845, pour parc public do	12	do 1890	.....	20 00	20 00	40 00
do 846, Grande-Ile do	13	do 1890	.....	31 70	.....	31 70
Quai et hang. en am. de l'écl. de pr. d'eau, Valleyfi'd	14	1er mai 1891	.....	35 00	35 00	70 00
Quai et magasin do do	15	30 août 1890	.....	23 00	23 00	46 00
do do do	16	30 juin 1890	.....	.....	69 00	69 00
do do do	17	1er nov. 1890	.....	.....	80 00	80 00
Portion du lot 830 do	18	1er sept. 1890	.....	.....	120 00	120 00
Lot 101 et 116 do	19	1er juin 1891	.....	.....	60 00	60 00
Réserve, digue do	20	1er déc. 1890	.....	10 00	.....	10 00
do do do	21	do 1890	.....	.....	20 00	20 00
do do do	22	do 1890	.....	15 00	.....	15 00
do do do	23	do 1890	.....	14 00	.....	14 00
Lot en amont de l'écluse de prise d'eau do	24	1er mai 1891	.....	40 00	40 00	80 00
Lot p. chantier en am. de l'écl. de pr. d'eau do	25	1er sept. 1890	.....	30 00	.....	30 00
Partie du lot 1 pour terr. à piler, en amont de l'écluse de prise d'eau, Valleyfield	26	do 1890	.....	20 00	20 00	40 00
Lot en amont de l'écluse de prise d'eau, Valleyfield	27	1er oct. 1890	.....	.....	32 00	32 00
Partie du lot 1 pour cour à charbon, en amont de l'écluse de prise d'eau, Valleyfield	28	1er juil. 1890	.....	40 00	.....	40 00
Lot p. quai, côté sud du canal, écl. de pr. d'eau, Vall'd	29	15 nov. 1890	.....	.....	45 00	45 00
Réserve, tête du canal do	30	1er sept. 1890	.....	.....	20 00	20 00
Lot en arrière du lot 1 et 2 do	31	1er juil. 1890	.....	.....	60 00	60 00
Portion du lot 830, pour moulin à moudre do	32	do 1890	.....	20 00	.....	20 00
do 830, pr cour, etc., au moulin do	33	1er oct. 1890	.....	.....	15 00	15 00
do 830 et privilège de constr. un cours d'eau à la Grande-Ile	34	30 juin 1890	.....	52 50	105 00	157 50
Portion du lot 830, Valleyfield	35	1er jan. 1890	.....	52 50	.....	52 50
Quai et hangar en amont de l'écluse de prise d-eau, Valleyfield	36	1er juil. 1890	.....	.....	40 00	40 00
Quai et magasin, en aval du pont St-Timothée	37	1er mai 1891	.....	.....	30 00	30 00

ANNEXE

N° 28.—Loyers de pouvoirs d'eau et autres, etc.—

Balance due le 1er juillet 1889.	Acquis, année expirée le 30 juin 1890.	Total.	Numéro.	Localité.	Occupant actuel.	Premier locataire.
$ cts.	$ cts.	$ cts.				
20 00	10 00	30 00	38	Canal Beauharnois	.....	A. D. Doust .....
10 00	10 00	20 00	39	do	.....	A. Lespérance.....
.....	1 00	1 00	40	do	.....	Cie de télégraphe mutuelle du Canada .....
5 00	5 00	10 00	41	do	.....	A. Crevier.....
.....	4 00	4 00	42	do	.....	Wm. Hood.....
60 00	120 00	180 00	43	do	S. Viau.....	J. Meloche.....
40 00	.....	40 00	44	do	.....	E. Bergin.....
40 00	.....	40 00	42	do	.....	Todd et Nicholson .....
60 00	.....	60 00	46	do	.....	A. McPhee et Cie.....
2,494 00	2,527 20	5,021 20				
.....	30 00	30 00	1	Canal Lachine....	.....	Cie nav. à vap. de Beauhr.
.....	60 00	60 00	2	do	.....	Jas. Wilson, jeune.....
.....	75 00	75 00	3	do	.....	Cie de nav. Richelieu....
.....	576 00	576 00	4	do	.....	Com. du havre, Montréal
196 00	392 00	588 00	5	do	.....	Frothingham et Workman
132 00	264 00	396 00	6	do	H. McLennan.....	do do
564 00	1,138 00	1,692 00	7	do	Maltby et King.....	W. P. Bartly.....
322 50	645 00	967 50	8	do	Wm. Johnson et Cie	do .....
322 50	645 00	967 50	9	do	Peck, Benny et Cie.....	do .....
.....	430 00	430 00	10	do	.....	Peck, Benny et Cie .....
.....	1,080 00	1,080 00	11	do	.....	do .....
.....	1,296 00	1,296 00	12	do	.....	Ira Gould et Fils.....
430 00	860 00	1,290 00	13	do	.....	Pillow, Hersey et Cie....
215 00	430 00	645 00	14	do	.....	Lyman, Fils et Cie.....
430 00	860 00	1,290 00	15	do	.....	Cie d'emmag. de Montréal
.....	1 00	1 00	16	do	.....	Corporation de Montréal.
6,000 00	1,000 00	7,000 00	17	do	.....	G. et W. Tait. .....
.....	25 00	25 00	18	do	.....	G. E. Jacques et Cie....
.....	10 00	10 00	19	do	.....	A. W. Ogilvie.....
.....	100 00	100 00	20	do	.....	Cie royale d'électricité...
.....	800 00	800 00	21	do	.....	Cie houil. et d'élév. Mont.
.....	1 00	1 00	22	do	.....	Cie de tramways, do
.....	1 00	1 00	23	do	.....	Corporation de Montréal.
.....	1 00	1 00	24	do	.....	do ..
.....	700 00	700 00	25	do	.....	Cie d'emmag., Montréal.
.....	120 00	120 00	26	do	.....	Ch. de fer du Grand-Tronc
.....	500 00	500 00	27	do	.....	Hurteau Frères.....
.....	1,066 66	1,066 66	28	do	.....	Dobell, Beckett et Cie..
.....	800 00	800 00	29	do	.....	J. Burstall et Cie.....
.....	300 00	300 00	30	do	.....	Acer et Kennedy.....
600 00	.....	600 00	31	do	.....	C. M. Acer.....
.....	380 92	380 92	32	do	.....	P. Poulin.....
1,102 93	1,102 93	2,205 86	33	do	.....	H. Bulmer, jne, et Frères
.....	420 75	420 75	34	do	.....	O. Dufresne et Frère....
684 44	684 44	1,368 88	35	do	.....	Bourgoin et Thibault....
2,554 12	1,277 06	3,831 18	36	do	.....	Henderson Lumber Co...
.....	174 30	174 40	37	do	.....	P. McRory.....
.....	100 00	100 00	38	do	.....	Cie d'asphalte et de pavage Waren Scarf.....
.....	253 68	253 68	39	do	.....	D. Pariseau.....
.....	1 00	1 00	40	do	.....	A. Cantin.....

A.—*Suite.*

Comptes des locataires, 1889-90—*Suite.*

Description de la propriété.	Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé durant l'année.	Balance due le 30 juin 1889.	Total.
			$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.
Lot pour quai et entrepôt en amont du pont Saint-Timothée, Valleyfield	38	1er mai 1891	.....	.....	30 00	30 00
Lot pour quai et entrepôt en aval du pont Saint-Timothée, Valleyfield	39	1er mai 1891	.....	.....	20 00	20 00
Privilège de placer des poteaux sur la levée du canal	40	1er oct. 1890	.....	.....	1 00	1 00
Lot pour la pesée publique en amont du pont Saint-Timothée, Valleyfield	41	do	.....	10 00	.....	10 00
Lot sur la Gr.-Ile, extrém. est de la digue, Valleyfield	42	1er avril 1891	.....	.....	4 00	4 00
Lot à l'écluse n° 7, Melocheville	43	30 juin 1890	.....	60 00	120 00	180 00
Lot près du pont Saint-Timothée, Valleyfield	44	10 sept. 1880	.....	.....	40 00	40 00
Quai et hangar, écluse de prise d'eau, Valleyfield	45	1er oct. 1887	40 00	.....	.....	40 00
Réserve, do do	46	1er oct. 1886	60 00	.....	.....	60 00
			180 00	1,213 70	3,627 50	5,021 20
Hangar à fret au bassin n° 1	1	1er mai 1891	.....	30 00	.....	30 00
Magasin au bassin n° 1	2	do	.....	60 00	.....	60 00
Hangar à fret au bassin n° 1	3	do	.....	75 00	.....	75 00
Pouvoir d'eau pour l'éclairage des quais	4	1er sept. 1890	.....	576 00	.....	576 00
Entrepôt et cour à charbon, lot n° 1	5	30 juin 1890	.....	392 00	196 00	588 00
Elévateur à grain sur le ½ lot n° 2	6	do	.....	264 00	132 00	396 00
Lots 3 et 4 et ½ lot n° 2, bassin n° 2	7	do	.....	1,128 00	564 00	1,692 00
Moulin à farine, lot 5 et ½ n° 6, bassin n° 2	8	do	.....	645 00	322 50	967 50
Fabrique de clous, lot 7 et ½ n° 6 do	9	do	.....	645 00	322 50	967 50
do 8	10	1er mai 1890	.....	430 00	.....	430 00
Elévateur et magasin, lots 9, 10 et 11	11	1er avril 1890	.....	1,080 00	.....	1,080 00
Moulin à farine et magasin sur les lots 12, 13 et 14.	12	do	.....	1,296 00	.....	1,296 00
Fabrique de carvelles et de clous, lot 15	13	30 juin 1890	.....	860 00	430 00	1,290 00
Fabrique de peinture, lot 17	14	do	.....	430 00	215 00	645 00
Moulin à farine, lots 18 et 19	15	do	.....	860 00	430 00	1,290 00
Lot du côté sud-ouest du déversoir	16	1er sept. 1890	.....	1 00	.....	1 00
Cale sèche, chantier et moulin, bassin n° 2	17	30 juin 1890	.....	1,000 00	6,000 00	7,000 00
Lot pour bureau, rue Colborne, Montréal	18	1er juill. 1890	.....	25 00	.....	25 00
Langue de terre du côté N.-O. de la rue Mill, b. n° 2	19	1er sept. 1890	.....	10 00	.....	10 00
Approvisionn. d'eau par un tuyau de 10 pcs do	20	do	.....	100 00	.....	100 00
Partie du lot 384 nord, bassin Wellington	21	1er nov. 1890	.....	800 00	.....	800 00
Voie double sur le pont de la rue Wellington	22	1er jan. 1891	.....	1 00	.....	1 00
Bains flottants près du pont Wellington	23	1er juill. 1890	.....	1 00	.....	1 00
Lot de parc do do	24	do	.....	1 00	.....	1 00
Terrain au bassin n° 4	25	do	.....	700 00	.....	700 00
Evitement, côté ouest, pont Wellington	26	1er août 1891	.....	120 00	.....	120 00
Lots 1, 2 et 3, bassin ouest, pour empiller du bois	27	1er mai 1890	.....	500 00	.....	500 00
Lots 4, 5, 6 et 7, bassin ouest, do	28	do	.....	1,066 66	.....	1,066 66
do 8, 9 et 18 do do	29	do	.....	800 00	.....	800 00
Lot pour une cour à bestiaux, Pointe Saint-Charles	30	1er fév. 1891	.....	300 00	.....	300 00
do un hôtel, Pointe Saint-Charles	31	1er déc. 1890	.....	600 00	.....	600 00
Lots 1 et 2 ouest, bassin Saint-Gabriel, n° 4	32	1er jan. 1891	.....	380 92	.....	380 92
Lots 3, 4, 5, 6 et 7 do do 4	33	1er mai 1891	.....	.....	2,205 86	2,205 86
Lots 8 et 9, bassin Saint-Gabriel, n° 3	34	do	.....	420 75	.....	420 75
Lots 12 ouest, et 15 et 16, bassin Saint-Gabriel, n° 3	35	do	.....	.....	1,368 88	1,368 88
Lots 19 et 22 ouest, bassin Saint-Gabriel, n° 3, et 13 et 14 est do do 2	36	1er mai 1891	.....	.....	3,831 18	3,831 18
Lot 21, bassin Saint-Gabriel, n° 2	37	1er mai 1891	.....	174 40	.....	174 40
Lot à St-Gabriel, près de l'avenue Atwater, Montr.	38	1er oct. 1890	.....	100 00	.....	100 00
Lot 17 est, bassin Saint-Gabriel	39	1er mai 1891	.....	253 68	.....	253 68
Lot de grève en face de sa cale sèche	40	1er avril 1890	.....	1 00	.....	1 00

ANNEXE

Dt. N° 28.—Loyers de pouvoirs d'eau et autres, etc.—

Balance due le 1er juillet 1889.	Acquis, année terminée le 30 juin 1889.	Total.	Numéro.	Désignation des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
$ cts.	$ cts.	$ cts.				
.....	100 00	100 00	41	Canal Lachine....	.....	Cie de transp. de Montréal
.....	180 00	180 00	42	do	.....	N. Paradis.... .....
.....	300 00	300 00	43	do	.....	Henderson Frères .....
.....	10 00	10 00	44	do	.....	Wm. Clark.....
362 72	362 72	725 44	45	do	.....	H. Bulmer, jne., et Frères
.....	600 00	600 00	46	do	.....	Dobell, Beckett et Cie...
.....	600 00	600 00	47	do	.....	do ....
.....	1 00	1 00	48	do	.....	S. Delisle .....
.....	200 00	200 00	49	do	.....	Cie manufact. des March.
.....	100 00	100 00	50	do	.....	J. et C. Hodgson.....
.....	25 00	25 00	51	po	.....	Cie d'abattoirs Dominion
.....	10 00	10 00	52	do	.....	E. V. Mosely et Cie.....
840 00	1,680 00	2,520 00	53	do	.....	Ira. Gould et Fils.....
800 50	1,601 00	2,401 50	54	do	.....	Suc. J. Frothingham....
.....	10 00	10 00	55	do	.....	Albert Fox . .....
.....	50 00	50 00	56	do	.....	Cie de pont Dominion...
.....	30 00	30 00	57	do	.....	E. Ouellette et Cie .. ..
.....	10 00	10 00	58	do	.....	Cie de ch. de fer P. C....
.....	20 00	20 00	59	do	.....	Wm. Davis et Fils.....
.....	40 00	40 00	60	do	.....	Dominion Barb Wire Co.
.....	10 00	10 00	61	do	.....	P. Lamothe.....
.....	10 00	10 00	62	do	.....	Lalonde et Levesque ....
.....	50 00	50 00	63	do	.....	Mme Evers.....
15,556 71	24,591 56	40,148 27				
7 50	.....	7 50	1	Canal Chambly ...	.....	J. A. Maurice .....
.....	60 00	60 00	2	do ...	.....	Cie de ch. de fer Sud-Est
10 00	10 00	20 00	3	do ...	.....	Catelli Frères.....
19 34	.....	19 34	4	do ..	.....	J. C. Pierce .....
50 00	.....	50 00	5	do ..	.....	Bissett et Donaghy.....
50 00	.....	50 00	6	do ..	.....	Simard et Godin .....
25 00	50 00	75 00	7	do ..	.....	Jas. O. Cain.....
161 84	120 00	281 84				
.....	40 00	40 00	1	Canal Rideau.....	.....	G. Sterling.....
.....	2 00	2 00	2	do	.....	Club de canot. d'Ottawa
.....	80 00	80 00	3	do	.....	Thos. McKay.....
60 00	120 00	180 00	4	do	.....	G. W. McCullough .....
80 00	80 00	160 00	5	do	.....	J. G. Butterworth .....
.....	80 00	80 00	6	do	.....	Dey Bros.....
120 00	.....	120 00	7	do	.....	J. W. McRae et Cie.....
2 00	1 00	3 00	8	do	.....	Corporation de la ville d'Ottawa.....
200 00	50 00	250 00	9	do	.....	Wm. Little.....
31 25	.....	31 25	10	do	.....	Rideau Skating and Curling Club.....
3 00	1 00	4 00	11	do	Robt. Hastey.....	John Heney.....
10 00	2 00	12 00	12	do	.....	John Neville.....
1 00	1 00	2 00	13	do	.....	Corporation de la ville d'Ottawa.....
.....	100 00	100 00	14	do	.....	Bronson et Weston... .
.....	1 00	1 00	15	do	.....	R. W. Baxter.....
2 00	2 00	4 00	16	do	.....	Andrew Hickey.....
.....	13 50	13 50	17	do	.....	H. Patterson .....

A—*Suite.*

Comptes des locataires, 1889-90.—*Suite.* Av.

Description de la propriété.	Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé pendant l'année	Balances dues le 30 juin, 1890.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Partie d'île, n° 5, pour chantier, à St-Gabriel	41	1er juil. 1889	.....	100 00	.....	100 00
Lot de quai à Saint-Gabriel	42	1er juin 1891	.....	180 00	.....	180 00
Deux lots de terre, sur la rue Ottawa, Montréal	43	1er nov. 1890	.....	300 00	.....	300 00
App. d'eau à la fabr., rue du Canal, Montréal	44	1er sept. 1899	.....	.....	10 00	10 00
Lots 10 et 11, à l'ouest, bassin Saint-Gabriel, nº 3	45	1er mai 1891	.....	.....	725 44	725 44
Hangar nº 1, bassin Saint-Gabriel	46	1er mai 1890	.....	600 00	.....	600 00
do 2 do do	47	1er juin 1890	.....	600 00	.....	600 00
Bain flottant près du pont Brewster	48	1er août 1890	.....	1 00	.....	1 00
Appr. d'eau par un tuyau de 10 pcs., bassin nº 1	49	1er nov. 1890	.....	200 00	.....	200 00
do do St-Henri	50	30 juin 1890	.....	100 00	.....	100 00
do à leur établissement à Saint-Henri	51	1er juil. 1890	.....	25 00	.....	25 00
do à la traverse du Grand-Tronc	52	1er oct. 1890	.....	10 00	.....	10 00
Surplus d'eau à l'écluse n° 3	53	30 juin 1890	.....	1,680 00	840 00	2,520 00
Pouvoir d'eau, Côte Saint-Paul, écluse n° 4	54	do ..	.....	1,601 00	800 50	2,401 50
Approv. do do 4	55	1er nov. 1890	.....	10 00	.....	10 00
Appr. d'eau en aval de l'éc. de prise d'eau, Lachine	56	1er juil. 1890	.....	50 00	.....	50 00
Lot en amont du déversoir régulateur, Lachine	57	1er mai 1891	.....	30 00	.....	30 00
Priv. de poser une voie sur le dépôt de déblais, Lachi.	58	do ..	.....	10 00	.....	10 00
Lot en amont de la nouv. entr. sup. de l'éc. nº 5 do	59	do ..	.....	20 00	.....	20 00
Approv. d'eau en aval de l'écluse de prise d'eau n° 5	60	1er sept. 1890	.....	40 00	.....	40 00
Privilège de construire des navires sur la levée du canal, durant l'hiver de 1890	61	1er mai 1890	.....	10 00	.....	10 00
Espace dans le hangar nº 1, pour un patinoir	62	do ..	.....	10 00	.....	10 00
Lots pour un enclos, Côte Saint-Paul	63	do ..	.....	50 00	.....	50 00
				21,754 41	18,393 86	40,148 27
Deux lots de terrains à Chambly	1	1er mai 1778	.....	.....	7 50	7 50
Lot de quai à Saint-Jean	2	30 juin 1890	.....	60 00	.....	60 00
Lot dans le village de Chambly	3	1er mai 1890	.....	10 00	10 00	20 00
Quai à Saint-Jean	4	19 nov. 1881	.....	.....	19 34	19 34
Partie de quai du canal à Saint-Jean	5	30 juin 1888	.....	.....	50 00	50 00
do do	6	do ..	.....	.....	50 00	50 00
do do	7	30 juin 1890	.....	75 00	.....	75 00
				145 00	136 84	281 84
Lot de grève, au pied de la côte du Major, Ottawa.	1	1er jan. 1890	.....	40 00	.....	40 00
do do do do ..	2	1er juin 1891	.....	.....	2 00	2 00
Ile Verte, au-dessus des chutes Rideau do ..	3	do 1890	.....	80 00	.....	80 00
Lot pour hangar à charb., bassin du canal do ..	4	3 juin 1891	.....	.....	180 00	180 00
Lots 1 et 2 do do do ..	5	1er juin 1891	.....	80 00	80 00	160 00
Lots 4, 5, 6 et 7, abri de chalan do do ..	6	1er mai 1891	.....	80 00	.....	80 00
Lot 1, S.-E., bassin du canal do do ..	7	1er avril 1882	.....	.....	120 00	120 00
Lot p. une mais. de pesage, O., do do ..	8	1er mai 1891	.....	2 00	1 00	3 00
Lot à bâtir, côté S., tranchée profonde do ..	9	1er avril 1890	.....	.....	250 00	250 00
Réserve pour maison de club, tranch. prof. do ..	10	1er juil. 1888	.....	.....	31 25	31 25
do sur côté S. do do ..	11	1er sept. 1890	.....	.....	4 00	4 00
do en face de sa propriété do do ..	12	1er jan. 1891	.....	.....	12 00	12 00
Lisière réservée pour terrain de l'exposition do ..	13	1er jan. 1891	.....	2 00	.....	2 00
Lots pour empiler, Stewarton do ..	14	30 août 1890	.....	100 00	.....	100 00
Réserve en face du lot G, con. C, Nepean	15	1er jan. 1891	.....	1 00	.....	1 00
do G, con. C, do	16	1er déc. 1890	.....	4 00	.....	4 00
do ½ S. lot G, con. C, do	17	1er jan. 1890	.....	13 50	.....	13 50

ANNEXE

Dt. N° 28.—Loyers de pouvoirs d'eau. etc.—

Balance due le 1er juillet 1889.	Acquis, année expirée le 30 juin 1890.	Total.	Numéro.	Désignation des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
$ cts.	$ cts.	$ cts.				
.....	1 00	1 00	18	Canal Rideau	.....	John Graham
.....	9 00	9 00	19	do	.....	Catharine O'Neill
2 00	2 00	4 00	20	do	.....	Thomas Kingston
.....	2 00	2 00	21	do	.....	J. G. White
10 00	2 00	12 00	22	do	.....	Robt. McCloy
1 00	1 00	2 00	23	do	Cie du chemin de fer Canada Atlantique.	H. Jackson
.....	10 00	10 00	24	do	.....	Comité temporel de l'église Saint-André
13 00	13 00	26 00	25	do	.....	Michael Keily
9 50	9 50	19 00	26	do	.....	P. O'Donnell
18 00	9 00	27 00	27	do	.....	Jas. Marks
1 00	1 00	2 00	28	do	.....	Henry Hartney
.....	1 00	1 00	29	do	.....	L. Duhamel
12 00	2 00	14 00	30	do	.....	Henry James
.....	2 00	2 00	31	do	.....	George May
25 00	5 00	30 00	32	do	Ch. de fer Can. du Pacifiq.	Cie du ch. de f. St-L. et O.
84 00	12 00	96 00	33	do	.....	R. E. Hardy
46 00	8 25	54 25	34	do	.....	M. Kilroe
16 00	4 00	20 00	35	do	.....	Francis Abbott
24 00	3 00	27 00	36	do	.....	do
24 00	3 00	27 00	37	do	.....	do
.....	25 00	25 00	38	do	.....	J. R. Booth
18 00	2 00	20 00	39	do	.....	Veuve A. Howlett
15 00	3 00	18 00	40	do	.....	Wm. Rowland
.....	3 75	3 75	41	do	.....	George Rickey
157 50	22 50	180 00	42	do	.....	W. Dawson.
146 25	11 25	157 50	43	do	.....	Thomas Paget
135 00	11 25	146 25	44	do	.....	Chas. McCaffrey
19 50	9 75	29 25	45	do	.....	George Morris
33 00	8 25	41 25	46	do	.....	Wm. Powell.
16 50	8 25	24 75	47	do	.....	Philip Kennedy
62 25	7 50	69 75	48	do	.....	Daniel Delaney
7 50	7 50	15 00	49	do	.....	Denis Bergin
.....	3 00	3 00	50	do	.....	Thomas May
18 00	2 25	20 25	51	do	.....	D. Cameron
4 00	4 00	8 00	52	do	.....	T. et P. Collins.
50 00	50 00	100 00	53	do	.....	London and Canadian Loan Co.
30 00	10 00	40 00	54	do	.....	Stafford Merrifield
.....	4 50	4 50	55	do	.....	Geo. Shepherd
15 00	5 00	20 00	56	do	.....	A. C. White
5 00	5 00	10 00	57	do	.....	Alfred Chester
.....	10 00	10 00	58	do	.....	Jessie Miner
.....	1 00	1 00	59	do	.....	Josiah Payne
12 00	12 00	24 00	60	do	.....	H. Easton
30 00	5 00	35 00	61	do	.....	H. Merrick
4,500 00	120 00	4,620 00	62	do	Succession de R. Ward	Joshua Bates
0 80	0 20	1 00	63	do	.....	A. Wood
1 00	1 00	2 00	64	do	.....	Smith's Falls Cur. Club
.....	2 00	2 00	65	do	.....	Wm. Lavender
3 00	3 00	6 00	66	do	.....	W. W. Berford, aîné
.....	6 00	6 00	67	do	.....	J. B. et B. Tett
.....	10 00	10 00	68	do	.....	Wm. H. Whealey
1 00	1 00	2 00	69	do	.....	W. J. Webster
5 00	5 00	10 00	70	do	.....	B. E. Chaffey

A—*Suite.*

Comptes des locataires, 1889–90—*Suite.* Dt.

Description de la propriété.	Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé durant l'année.	Balance due le 30 juin 1890.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Réserve en face de la ½ N. lot G, con. C, Nepean..	18	1er jan. 1890	.....	1 00	.....	1 00
do do L, con. C do	19	1er août 1890	.....	9 00	.....	9 00
do do F, con. C do	20	1er nov. 1890	.....	4 00	.....	4 00
do do K, con. C do	21	30 août 1890	.....	2 00	.....	2 00
do do K, con. C do	22	1er nov. 1890	.....	.....	12 00	12 00
do do B, con. C do ...	23	1er jan. 1891	.....	2 00	.....	2 00
do do H, con. C do	24	do	.....	10 00	.....	10 00
Réserve sur lot n° E, con. D do	25	1er mai 1891	.....	13 00	13 00	26 00
do sur lot E, con. D do	26	do	.....	19 00	.....	19 00
do en face du lot n° 1, con. B do	27	1er jan. 1891	.....	.....	27 00	27 00
do en face des sous-lots n°s 64 et 65, lot 1, con. D, Nepean.....	28	1er juin 1891	.....	1 00	1 00	2 00
do en face du lot K, con. B, Nepean.....	29	1er jan. 1891	.....	1 00	.....	1 00
do en face du sous-lot n° 5, con. B, Nepean.	30	1er jan. 1891	.....	12 00	2 00	14 00
Privil. de quaiage sur s.-lots 29 et 30, con. B, do	31	do ..	.....	2 00	.....	2 00
Droits de passage sur les lots 8 et 9 (Marécage de Dow), con. B, Nepean.....	32	1er jan. 1890	.....	10 00	20 00	30 00
Réserve sur les lots 22 et 23, con. A, Nepean	33	do ..	.....	.....	96 00	96 00
do ½ N Lot 8 do 1 do	34	1er jan. 1891	.....	.....	54 25	54 25
do pt 40 do 1 O. F. do	35	do ..	.....	.....	20 00	20 00
do 40 do 1 O. F. do	36	1er nov. 1890	.....	.....	27 00	27 00
do 40 do 1 O. F. do	37	do ..	.....	.....	27 00	27 00
do 5¼ acres 40 do 1 O. F. do	38	1er sept. 1890	.....	25 00	.....	25 00
do 40 do 1 O. F. do	39	1er juil. 1890	.....	.....	20 00	20 00
do N do 1 do	40	1er juin 1891	.....	.....	18 00	18 00
do 1 do 2 do	41	1er jan. 1891	.....	3 75	.....	3 75
do 3 do 2 do	42	do ..	.....	.....	180 00	180 00
do ½ N 4 do 2 do	43	do ..	.....	.....	157 50	157 50
do ½ S 4 do 2 do	44	do ..	.....	.....	146 25	146 25
do ½ S 5 do 2 do	45	do .	.....	.....	29 25	29 25
do ½ N 5 do 2 do	46	1er déc. 1890	.....	.....	41 25	41 25
do ½ S 6 do 2 do	47	1er jan. 1891	.....	.....	24 75	24 75
do ½ S 8 do 2 do	48	1er déc. 1889	.....	.....	69 75	69 75
do ½ N 6 do 2 do	49	1er jan. 1891	.....	7 50	7 50	15 00
do ½ lot n° 23, rivage do	50	do ..	.....	3 00	.....	3 00
do ½ N do 22 do do	51	do ..	.....	.....	20 25	20 25
do 9 con. 1 do	52	do ..	.....	4 00	4 00	8 00
Surplus d'eau au barrage, île Longue...	53	1er jan. 1890	.....	.....	100 00	100 00
Réserve en face du lot n° 40, con. 1, Oxford.	54	1er juil. 1890	.....	.....	40 00	40 00
do do 40, do 1 do	55	1er jan. 1891	.....	4 50	.....	4 50
do sur la ½ O. du lot 27 do 1, Marlboro.....	56	do ..	.....	.....	20 00	20 00
do sur le lot n° 3, con. B, Wolford.....	57	1er juil. 1890	.....	5 00	5 00	10 00
do 2 do B do	58	1er juil. 1891	.....	.....	10 00	10 00
Partie du lot 9, con. A, Wolford, Merrickville....	59	1er avril 1891	.....	1 00	.....	1 00
Lot en amont de l'ancienne écluse, Merrickville...	60	1er déc. 1889	.....	12 00	12 00	24 00
Réserve près du pont tournant, Merrickville.....	61	1er jan. 1891	.....	.....	35 00	35 00
Lots A et B, Old Sly's	62	1er mai 1890	.....	.....	4,920 00	4,620 00
Réserve sur partie du lot 1, con. 4, Smith's-Falls..	63	30 juin 1889	.....	0 80	0 20	1 00
do 1 4 do ..	64	1er nov. 1890	.....	.....	2 00	2 00
do 2 4, Elmsly.....	65	1er jan. 1891	.. ....	2 00	.....	2 00
Part. du lot 21, con. 5, Elmsly-S., Oliver's Ferry...	66	1er mai 1891	.....	3 00	3 00	6 00
Lisière de terrain et entrepôt près de la station d'écluse de l'Isthme, Newboro..	67	do 1892	.....	6 00	....	6 00
Partie du lot 21, con. 5, Crosby-Nord, Newboro'..	68	1er sept. 1890	.....	10 00	....	10 00
do do do ..	69	1er mai 1891 ..	....	.....	2 00	2 00
Lot de grève à l'écluse Chaffey.	70	30 juin 1890	.....	5 00	5 00	10 00

ANNEXE

Dt. N° 28.—Loyers de pouvoirs d'eau, etc.—

Balance due le 1er juillet 1890.	Acquis, année expirée le 30 juin 1890.	Total.	Numéro.	Désignation des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
$ cts.	$ cts.	$ cts.				
76 00	76 00	152 00	71	Canal Rideau	.....	Wm. Anglin
157 50	105 00	262 50	72	do	.....	M. J. Foster
.....	105 00	105 00	73	do	.....	John Rourk
30 00	10 00	40 00	74	do	.....	John Brannigan
6,343 55	1,349 20	7,692 75				
5 00	5 00	10 00	1	Canal Grenville	.....	A. J. Grier
.....	10 00	10 00	2	Canal Carillon	.....	Henry E. Masson
.....	10 00	10 00	3	do	.....	John Brophy
2 00	1 00	3 00	4	Ecluse de Ste-Anne	.....	Delphis Lebeau
1 00	.....	1 00	5	do	.....	C. de tél. Mut. du Canada
.....	1 00	1 00	6	do	.....	Cie de telégr. Dominion
50 00	50 00	100 00	7	Travaux, R. Trent	.....	Francis Sandford
.....	1 00	1 00	8	do	.....	R C. Smith
120 00	40 00	160 00	9	do	.....	Jas. Cummings
3 00	1 00	4 00	10		.....	Cie de téléphone Bell
.....	2 00	2 00	11	Cap-Breton	.....	Neil McNeill
181 00	121 00	302 00				

A—*Suite.*

Comptes des locataires, 1889–90—*Suite.* Av.

Description de la propriété.	Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé durant l'exercice.	Balances dues le 30 juin 1890.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Pouvoir d'eau à Brewer's Upper Mills, ancien bail.	71	1er janv. 1890	.....	.....	152 00	152 00
do do Lower do	72	do 1891	.....	.....	262 50	262 50
do sur le lot 48, con. 1, Kingston	73	1er juil. 1890	.....	52 00	53 00	105 00
Réserve sur lots 35 et 36 do 1 do	74	1er août 1890	.....	.....	40 00	40 00
				633 05	7,059 70	7,692 75
Maison et terrains sur lot n° 8.....	1	1er mai 1891	.....	5 00	5 00	10 00
Lot pour pâturage.....	2	30 juin 1891	.....	10 00	....	10 00
do	3	do	....	10 00	.....	10 00
Lots 112 et 113, paroisse Sainte-Anne.....	4	1er sept. 1890	.....	.....	3 00	3 00
Placer des poteaux sur la réserve du gouvernement	5	1er juil. 1884	.....	....	1 00	1 00
do do do	6	1er mai 1891	... . ..	1 00	.....	1 00
Lot aux chutes Fénelon.....	7	1er déc. 1890	.....	50 00	50 00	100 00
Pouvoir d'eau aux rapides Buckhorn.....	8	12 avril 1891	.....	.....	1 00	1 00
Lot et maison d'écluse, rapides Chisholm.....	9	30 juin 1890	.....	.. ...	160 00	160 00
Privilège de placer des poteaux sur divers canaux.	10	1er do 1891	.... ..	.....	4 00	4 00
Lot à l'île Longue, Barachois.....	11	1er avril 1890	.....	.. ....	2 00	2 00
			.....	76 00	226 00	302 00

ANNEXE

Dr. N° 28.—Loyers de pouvoir d'eau, etc.—

Balance due sur achat le 1er juillet 1889.	Acquis, année expirée le 30 juin 1890.	Total.	Numéro.	Description des travaux.	Nom du propriétaire.
$ cts.	$ cts.	$ cts.			VENTE DE TERRAINS, PRINCIPAL ET INTÉRÊT.
54 38	.....	54 38	1	Ch. de fer Intercolonial	John et William Sproule ....
50 59	.....	50 59	2	.....	John Ferguson.....
59 15	.....	59 15	3	.....	Joseph Graham. .....
13 06	.....	13 06	4	.....	Paul Foster.....
14 21	.....	14 21	5	.....	Donald McArthur.....
4 00	.....	4 00	6	.....	Cornelius Dyer.....
33 59	.....	33 59	7	.....	John Foster .....
0 35	.....	0 35	8	.....	William et John T. Ives.....
96 66	.....	96 66	9	.....	Christie Family.....
4 90	.....	4 90	10	.....	A. W. Tanner .....
23 29	.....	23 29	11	.....	William et Alexander Scott..... .....
6,283 74	20 04	6,303 78	12	Canal Lachine.....	Suc. P. Turcot, maintenant R. A. R. Hubert
6,637 92	20 04	6,657 96			

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1890.

A—*Fin.*

Comptes des locataires, 1889-90—*Fin.* Av.

Description de la propriété.	Numéro.	Rabais autorisé.	Payé durant l'année.	Balance due le 30 juin 1890.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
$1\frac{1}{24}$ acre de terre, Pictou, Nouvelle-Ecosse	1	.....	.....	54 38	54 38
$3\frac{35}{100}$ do do	2	.....	.....	50 59	50 59
$2\frac{54}{100}$ do do	3	.....	.....	59 15	59 15
$4\frac{37}{100}$ do do	4	.....	.....	13 06	13 06
$9\frac{91}{100}$ do do	5	.....	.....	14 21	14 21
$1\frac{1}{100}$ do do	6	.....	.....	4 00	4 00
$8\frac{60}{100}$ do do	7	.....	.....	33 59	33 59
$1\frac{60}{100}$ do do	8	.....	.....	0 35	0 35
$3\frac{50}{100}$ do do	9	.....	.....	96 66	96 66
$1\frac{93}{100}$ do do	10	.....	.....	4 90	4 90
$1\frac{3}{10}$ do do	11	.....	.....	23 29	23 29
Ferme, Côte Saint-Paul	12	.....	6,303 78	.....	6,303 78
		.....	6,303 78	354 18	6,657 96

C. E. CHUBBUCK,
Commis des loyers de pouvoirs d'eau et autres.

ANNEXE B.

N° 1.—Perception du revenu—Canaux—Détails des dépenses, 1889–90.

Canaux.	Nom des employés.	Déduction pour fonds de retraite.	Appointements, nets.	Appointements, bruts	Total.
Canal Welland.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Port-Colborne	McFarland, D. E.	28 00	1,372 00	1,400 00	
do	Leggett, J. E.	16 00	784 00	800 00	
do	Haun, J. R.	11 00	539 00	550 00	
do	Schofield, J. S.	1 66	81 66	83 32	
do	Ramsden, J. A.	0 97	47 54	48 51	
				2,881 83	
	Dépenses imprévues			202 20	
	Travail du dimanche			71 40	
					3,155 43
Port-Dalhousie	Clark, W. B.	22 00	1,078 00	1,100 00	
	Pirritte, J.	16 00	784 00	800 00	
				1,900 00	
	Dépenses imprévues			314 35	
	Travail du dimanche			101 00	
					2,316 35
Dunnville	Tipton, T. L. M.	15 00	735 00	750 00	
	Dépenses imprévues			35 15	
					785 15
Port-Maitland	Galbraith, T. J.	10 00	490 00	500 00	
	Dépenses imprévues			131 00	
					631 00
Port-Robinson	Coulter, Robt	14 40	705 60	720 00	
	Dépenses imprévues			29 09	
					749 09
Sainte-Catherine	Collier, H. H.	4 00	196 00	200 00	
	Dépenses imprévues			3 75	
	Travail du dimanche			25 20	
					228 95
Chippawa	Harvey, T. B.	2 00	98 00	100 00	
	Dépenses imprévues			30 50	
					130 50
	Total, canal Welland				7,996 47
Canaux du Saint-Laurent.					
Beauharnois	Danis, A. D	17 00	833 00	850 00	
	Lefebvre, H.		366 00	366 00	
				1,216 00	
	Dépenses imprévues			108 10	
	Travail du dimanche			67 80	
					1,391 90
Cornwall	Phelan, J. A.	12 83	628 81	641 64	
	Flanagan, R.			151 82	
	Mulhern, M. M.	2 00	98 00	100 00	
	O'Callaghan, T.			58 06	
				951 52	
	Dépenses imprévues			666 30	
	Travail du dimanche			190 80	
					1,808 62
	A reporter				

ANNEXE B—*Suite.*

N° 1.—Perception du revenu—Canaux—Détails, etc.—*Suite.*

Canaux.	Noms des employés.	Déduction pour fonds de retraite.	Appointements, nets.	Appointements, bruts	Total.
Canaux du Saint-Laurent.	Report	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Cardinal	Reid, J	3 75	183 75	187 50	
	Reid, George			526 22	
	McMillan, R. P.	5 00	395 00	400 00	
				1,113 72	
	Dépenses imprévues			73 24	
	Travail du dimanche			12 60	
					1,199 56
Lachine	Paré, L	20 00	980 00	1,000 00	
	Deschamps, J. B	14 00	686 00	700 00	
				1,700 00	
	Dépenses imprévues			489 31	
	Travail du dimanche			63 20	
					2,252 51
Montréal	O'Neill, J	40 00	1,960 00	2,000 00	
	McNally, T.	24 00	1,176 00	1,200 00	
	Bussières, F.	18 00	882 00	900 00	
	St. Louis, J	18 00	882 00	900 00	
	Arahill, J.	16 00	784 00	800 00	
	Giroux, A. P	16 00	784 00	800 00	
	Pelletier, P	14 00	686 00	700 00	
				7,300 00	
	Dépenses imprévues			1,245 42	
	Travail du dimanche			37 20	
					8,582 62
Kingston	Burrows, Wm	12 00	588 00	600 00	
	Fahey, Ed	10 00	490 00	500 00	
				1,100 00	
	Dépenses imprévues			111 63	
					1,211 63
	Total, canaux du Saint-Laurent				16,446 84
Canal Chambly.					
Chambly	Martel, M. D. S	20 00	980 00	1,000 00	
	Durocher, C	6 25	493 75	500 00	
				1,500 00	
	Dépenses imprévues			91 91	
					1,591 91
Saint-Jean	Quesnel, J	18 00	882 00	900 00	
	Fournier, J. A	6 25	493 75	500 00	
				1,400 00	
	Dépenses imprévues			92 07	
					1,492 07
Ecluse Saint-Ours	Lebœuf, J			350 00	
	Matthieu, P			150 00	
				500 00	
	Dépenses imprévues			17 00	
					517 00
	Total, canal Chambly				3,600 98
	A reporter				

ANNEXE B—*Suite.*

N° 1.—Perception du revenu—Canaux—Details, etc.—*Suite.*

Canaux.	Noms des employés.	Déduction pour fonds de retraite.	Appointements, nets.	Appointements, bruts.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report				
Canaux de l'Ottawa.					
Carillon	Murphy, D.	14 16	694 16	708 32	
	Dépenses imprévues			43 45	
					751 77
Grenville	Pridham, A.	20 00	980 00	1,000 00	
	Dépenses imprévues			166 14	
					1,166 14
Ecluse Sainte-Anne	Barrett, J.			1,000 00	
	Crevier, Wm	6 25	493 75	500 00	
				1,500 00	
	Dépenses imprévues			47 21	
					1,547 21
	Total, canaux d'Ottawa				3,465 12
Canal Rideau.					
Kingston Mills	Dean, J.	8 00	392 00	400 00	
	Dépenses imprévues			62 85	
					462 85
Ottawa	Farley, J. F.	24 00	1,176 00	1,200 00	
	Battle, T.	16 00	784 00	800 00	
				2,000 00	
	Dépenses imprévues			247 39	
					2,247 39
Smith's Falls	Richey, W. M.	6 00	294 00	300 00	
	Dépenses imprévues			37 70	
					337 70
	Total, canal Rideau				3,047 94
Canal Saint-Pierre	Kavanagh, W. M.	4 00	196 00	200 00	200 00
Canal Murray	Dépenses imprévues				7 00
Canal de la Trent	do				1 69
Inspect. des canaux	Witton H. B.	36 00	1,764 00	1,800 00	
	Dépenses imprévues			429 50	
					2,229 50
Total	Appointem. et dépenses imprévues				36,426 34
	Travail du dimanche				569 20

ANNEXE B—*Fin.*

N° 1.—Détails des dépenses des canaux, 1889–90—*Fin.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
		$ cts.	$ cts.
McKinnon, M.....	Commis temporaire, du 1er mars au 30 juin 1890, à $2 par jour.....	244 00	
Baine, L.....	Commis temporaire, du 1er mars au 30 juin 1890, à $1.25 par jour.....	152 50	
Fortier, J. E.....	Commis temporaire, du 1er mars au 30 juin 1890, à $1.25 par jour.....	152 50	
			549 00
Teakles, B. H.....	Frais de voyages.....	.....	36 45
			585 45
	Total.....	.....	37,011 79
	Ajouté—Impressions.....	1,085 83	
	Papeterie.....	350 64	
			1,436 47
	Grand total.....		38,448 26

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1890.

DIVISION DES RECETTES DES CANAUX.

BUREAU DE L'INSPECTEUR DES RECETTES DES CANAUX,

HAMILTON, 18 novembre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que j'ai à différentes époques dans le cours de l'exercice 1889-90, inspecté les bureaux de perception des péages et autres recettes des canaux de l'Etat.

J'ai soumis au département lors de l'inspection des détails sur le fonctionnement et le service de ces bureaux.

J'ai examiné en détail les recettes et les remises de chaque bureau. Pour le compte des recettes des canaux, le total des perceptions de l'exercice terminé le 30 juin 1890 est de $371,625.70.

Pour ce qui est des loyers de chutes d'eau et autres, que les percepteurs des canaux ont à percevoir, les recettes de l'exercice sont de $31,329.37.

Suit un relevé des différentes recettes par ordre de districts et de bureaux de perception:

CANAL WELLAND.

Bureaux.	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes et indemnités.	Autres recettes des canaux.	Total des recettes des canaux.	Loyers de chutes d'eau et autres.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Port-Colbourne	155,435 80	.....	508 21	.....	155,944 01	120 50
Port-Dalhousie	58,575 41	.....	.....	16 48	58,591 89	270 53
Dunnville	444 76	.....	.....	.....	444 76	796 67
Port-Maitland	67 70	.....	.....	.....	67 70	.....
Port-Robinson	753 57	.....	.....	.....	753 57	369 00
Sainte-Catherine	464 18	.....	3,838 68	4 00	4,306 86	4,579 51
Chippawa	51 10	.....	.....	.....	51 10	.....
Totaux	215,792 52	.....	4,346 89	20 48	220,159 89	6,136 21

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

Beauharnois	786 26	400 80	60 00	3 00	1,250 06	1,173 70
Cornwall	14,811 64	.....	.....	.....	14,811 64	800 00
Cardinal	1,086 24	.....	.....	.....	1,086 24	743 00
Lachine	2,257 41	26 40	.....	1,116 70	3,400 51	.....
Montréal	27,428 61	4,866 73	80 00	8,077 16	40,452 50	21,685 41
Kingston	9,603 46	.....	.....	.....	9,603 46	.....
Totaux	55,973 62	5,293 93	140 00	9,196 86	90,604 41	24,402 11

CANAL CHAMBLY.

Bureaux.	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes et indemnités.	Autres recettes des canaux.	Total des recettes des canaux.	Loyers de chutes d'eau et autres.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Chambly	5,917 13	.....	33 00	.....	5,950 13	70 00
Saint-Jean	11,273 71	.....	.....	.....	11,273 71	75 00
Saint-Ours	478 59	.....	.....	.....	478 59	.....
Totaux	17,669 43	.....	33 00	.....	17,702 43	145 00

CANAUX D'OTTAWA.

Ottawa	34,985 85	.....	.....	.....	34,985 85	.....
Grenville	16,517 70	.....	.....	.....	16,517 70	5 00
Carillon	293 40	8 00	18 00	.....	319 40	20 00
Ecluse de Sainte-Anne	1,270 97	.....	.....	.....	1,270 97	.....
Totaux	53,067 92	8 00	18 00	.....	53,093 92	25 00

CANAL RIDEAU.

Ottawa	4,833 33	102 90	5 00	24 00	4,965 23	527 75
Kingston Mills	1,439 64	.....	.....	.....	1,439 64	55 00
Smith's Falls	358 37	17 00	.....	1 68	377 05	38 30
Totaux	6,631 34	119 90	5 00	25 68	6,781 92	621 05

CANAL SAINT-PIERRE.

Bureau.	Péages.
	$ cts.
Saint-Pierre	2,453 25

CANAL MURRAY.

Canal Murray	238 21

Les recettes ci-dessus sont soldées par dépôts en banques au crédit du receveur général.

Les droits de quaiage et d'emmagasinage ne sont pas imposés tant pour grossir les recettes que pour empêcher les quais et les hangars d'être occupés par un ou deux expéditeurs au détriment des autres.

Les droits ordinaires sont modérés, mais certaines taxes imposées pour certaines fins particulières ne sont sans anomalie et pourraient être changées avec avantage.

Ce serait simplifier le tarif des quaiages et des péages sur le bassin du canal à Montréal que de l'assimiler autant que possible à celui de la commission du port de Montréal.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
H. B. WITTON,
Inspecteur des canaux.

M. A. P. Bradley,
Secrétaire, ministère des chemins de fer et canaux.

ANNEXE No 23.

CORNWALL, 17 décembre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport annuel pour 1889–90 sur les travaux dont j'ai la charge.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
THOS. S. RUBIDGE.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

CORNWALL, 1er décembre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter mon rapport sur les travaux de construction dont j'ai la charge sur le canal Cornwall ainsi que sur le canal Murray, pour l'exercice 1889–90, et en général jusqu'à la présente date.

CANAL CORNWALL.

Ce canal, qui a été construit pour remédier aux rapides du Long-Sault sur le fleuve Saint-Laurent, a été commencé en 1834 et terminé en 1843. Il se développe depuis la ville de Cornwall jusqu'au village de Dickinson's-Landing, situé à 11½ milles à l'ouest du point de départ. Le canal longe la rive nord du fleuve et corrige une différence de niveaux de 48 pieds.

Les travaux d'agrandissements—section n° 1—ont été commencés en 1876 à l'entrée d'aval, par les entrepreneurs, MM. Gordon et Cie, et terminés en 1882. Les nouvelles écluses ont 270 pieds sur 45 pieds et 14 pieds d'eau sur les buscs. Le canal agrandi a en général une largeur de 90 pieds au plafond et une profondeur de 15 pieds, le niveau du plafond étant d'un pied plus bas que celui des buscs.

Le contrat d'entreprise des travaux de la section n° 1 comprenait la construction des murs d'entrée, de deux écluses et d'un bassin intermédiaire, ainsi que des déversoirs régulateurs et un coursier; il comprenait aussi l'abaissement du plafond du canal de 3 pieds et l'exhaussement des chaussées de 2 pieds.

Tous les travaux compris dans l'entreprise ont été terminés à l'exception de l'exhaussement des bajoyers de la vieille écluse n° 17 et celui des bords du coursier d'alimentation du moulin, ainsi que de l'enlèvement d'une partie de l'ancien déversoir de trop plein, du chemin de halage et des encombrements qui existent encore.

Les travaux inachevés sont aujourd'hui compris dans l'entreprise de la section n° 2.

Quand fut terminée la section n° 1 en 1882, les travaux d'agrandissement furent suspendus et ne furent repris qu'en 1884, quand la section 10, comprenant l'entrée d'amont, l'écluse de prise d'eau et le déversoir d'alimentation, etc., fut donnée à l'entreprise; et les travaux commencés dès lors sont aujourd'hui presque terminés.

Subséquemment, en 1888, de nouveaux contrats furent passés avec MM. Wm Davis et Fils pour les sections nos 2, 3 et 4, et l'achèvement de la section 1. Les travaux dont j'ai aujourd'hui la surveillance en même temps que le reste des ouvrages nécessaires pour terminer l'agrandissement, savoir, les sections nos 5, 6, 7 et 8, ont été donnés à l'entreprise.

SECTION n° 2.

Entrepreneurs, MM. Wm. Davis et Fils, Ottawa. Le contrat a été signé le 5 novembre 1888, et les travaux devront être terminés le 1er avril 1891.

Dès le 13 novembre 1888 les travaux commençaient. La section a 9,000 pieds de longueur et en outre de l'abaissement du plafond du canal de 3 pieds, et de l'exhaussement des chaussées de 2 pieds, comprend les constructions suivantes:

La pile et les culées d'un pont tournant en ligne de la rue Augusta, dans la ville de Cornwall, avec les remblais de développement et le mur de soutènement qui doivent former les abords de ce pont.

Le prolongement du ponceau du ruisseau de Wood vers le sud avec les modifications et les réparations à faire à la construction qui existe à l'heure qu'il est.

Une écluse de 8 pieds d'ascension, située au sud et en contiguité de la vieille écluse n° 18, y compris les murs de soutènement et un déversoir d'alimentation relié à la vieille écluse.

Se trouvent également compris dans cette section l'exhaussement et la réparation des bajoyers de la vieille écluse n° 17, l'exhaussement des bords du coursier hydraulique afin de pourvoir à une hauteur additionnelle de 2 pieds dans le chenal neuf.

Progrès des travaux en 1888.

Les excavations ont été commencées pour l'écluse et pour la base de la nouvelle levée du côté sud ; une tranchée a aussi été creusée en arrière du bajoyer de la vieille écluse sur la ligne des pilots destinés à former le batardeau. On a érigé les bâtiments nécessaires pour le matériel et les ateliers; on a acheté et ouvert des carrières à Belleville et à Cornwall, et apporté à pied d'œuvre une grande quantité de matériel avant la fin de la saison.

Progrès en 1889.

En janvier fut fait un examen complet de l'emplacement de l'écluse, de la chaussée, etc., au moyen de forages et de fosses d'essai, et on peut ainsi déterminer la nature des fondations qu'il y aurait à faire et des matériaux à employer.

L'enfoncement des pilots pour le batardeau commença sur la glace à la tête de l'écluse et continua jusqu'à ce que l'eau fut retirée du canal en vue des réparations de bonne heure en avril, date à partir de laquelle jusqu'à l'ouverture de la navigation le 21 avril, les entrepreneurs ont fait des efforts extraordinaires et poussé les travaux jour et nuit, pour terminer le batardeau, ce à quoi ils n'ont cependant pas tout à fait réussi faute de temps.

D'autres personnes, intéressées dans la distribution d'eau et dans la fabrique de papier ont aussi profité de cette période pour abaisser le niveau des conduites d'eau qui existaient déjà et pour en poser d'autres.

L'exhaussement et la réparation des bajoyers de la vieille écluse n° 17 ont été commencés le 27 avril, mais vu l'état peu satisfaisant de la fondation les travaux n'ont pu être poussés au delà des enclaves des vantaux d'amont et d'une partie du sas. On a continué le batardeau en enfonçant une rangée de pilots en arrière du bajoyer sud de la vieille écluse et en les y assujétissant. Dans le cours de l'excavation de l'écluse, et comme on avait atteint le niveau de la fondation, on s'aperçut que vers le milieu du sas les pieux et le bajoyer—dont les assises s'étaient disjointes—penchaient en bloc du côté du sud, et il devint nécessaire de maintenir les pilots au moyen d'étrésillons, par suite de quoi on dut déplacer d'environ 15 pieds vers le sud l'axe de la nouvelle écluse et agrandir l'excavation pour l'écluse.

Arrivé au fond, vers la fin, on constata que le sol était d'une nature si variable qu'il fallut poser une couche de 24 pouces de béton au ciment de Portland sous le radier.

La plateforme du busc d'aval, commencée le 1er septembre, repose sur des pilots fichés en argile bleue. On a commencé le bétonnage le 23 septembre dans les enclaves d'aval en le poussant vers l'amont, refoulant l'eau et étouffant le sable mouvant dont le fond est principalement composé. La plateforme du busc d'amont a été reposée sur des bâtis enfoncés dans des tranchées creusées dans le sable, et a été terminée vers la fin d'octobre.

Le 13 novembre tous les fondements étaient terminés d'une façon satisfaisante, et les voies communiquant avec la carrière, y compris l'échafaudage de la tranchée, la grue, etc., nécessaires à la construction des bajoyers, étaient terminées.

Afin de mettre les fondements à l'abri des rigueurs de l'hiver la première assise de maçonnerie a été posée partout et la seconde assise dans l'enclave des vantaux d'amont ; cette maçonnerie, commencée le 16 novembre, était terminée le 28, lorsque l'eau fut introduite de façon à recouvrir les travaux.

Le mur de soutènement du côté du sud de la rue Water a été commencé le 14 juin, et terminé sans interruption des travaux.

La base de la levée, qui s'étend depuis l'écluse jusqu'à Wood's-Point, a été formée pendant l'excavation de la tranchée d'écluse ; la levée consiste en rangs de pilots longitudinaux et transversaux entrelacés de fascines et chargés de pierre. Ces travaux ayant été terminés en juillet, le prolongement de l'aqueduc du ruisseau de Wood a été commencé et continué jusqu'à son achèvement.

Le mur de soutènement, qui relie le reversoir du sud-est de la nouvelle écluse à l'aqueduc du ruisseau Wood, a été commencé le 17 octobre, et continué jusqu'au 14 novembre ; on a aussi remblayé le mur et élargi la nouvelle chaussée.

On a employé du ciment de Portland dans les fondements de l'écluse et de l'aqueduc ainsi que dans les murs latéraux de ce dernier.

La pierre employée pour l'écluse et les autres constructions est de grandes dimensions comme celle des écluses d'entrée et provient des mêmes carrières.

Le dragage se rattachant aux travaux de la section n° 3 a commencé le 1er novembre et continué jusqu'au 22.

Les abords en amont de la vieille écluse, en face du batardeau, ont été provisoirement renforcés au moyen de pilots et d'estacades.

Les maisons d'écluse ont été enlevées de bonne heure dans la saison.

Tous les propriétaires des terrains situés du côté sud du canal et à l'ouest du chemin de neuf milles sur la Pointe Wood, ont été expropriés pour l'élargissement du canal.

Le 28 décembre, le vieux pont tournant sur la rue Augusta était porté vers l'ouest jusqu'à la rue York et posé sur une pile provisoire, de façon qu'on pût faire les préparatifs nécessaires pour commencer la maçonnerie du nouveau pont de bonne heure la saison suivante.

Progrès en 1890.

La pierre nécessaire pour l'écluse 18 et tirée de la carrière de Cornwall a été livrée sur les lieux quand l'état des chemins l'a permis.

La maison du gardien du pont a été démolie et on a disposé des matériaux selon le devis.

L'excavation pour la culée sud du pont a été terminée, et la maçonnerie commencée le 10 avril était finie le 15.

La drague *Ottawa* a été mise à l'œuvre le 25 avril, et le 29 la maçonnerie de l'écluse était commencée.

Le 8 mai, une partie de la haute levée à l'ouest de l'écluse 18 commença à tasser, la moitié extérieure du chemin de halage et le talus extérieur s'éboulant lentement vers le fleuve. Il fallait agir promptement et l'entrepreneur reçut instruction de former un barrage de pilotis, de palplanches et de terre sur le talus intérieur de la levée vis-à-vis l'éboulis, ce qui eut pour effet d'arrêter le mouvement.

Le tassement mesure de 4 à 6 pieds, et a sans doute été causé par le dragage.

Il est nécessaire de renforcer et protéger toute la levée en amont de l'écluse 18 ; et en attendant que cela soit fait, on ne draguera pas en dedans de 50 pieds du talus intérieur.

Le 17 juin, la puissante drague *St. Lawrence*, construite sur les lieux pendant l'hiver 1889-90, commença ses opérations en amont de l'écluse 18.

La maçonnerie de l'écluse 18 se trouvant terminée le 25 juin, les échafauds ont été transportés à l'écluse n° 20.

Vu le mauvais état de l'aqueduc du ruisseau de Wood, on a décidé de poser dans la vieille construction un tuyau en fonte de 48 pouces noyé dans du béton, au lieu de tenter de la réparer ou de la reconstruire; ce tuyau sera muni d'un clapet qui, lorsqu'il sera fermé, empêchera les eaux du fleuve de remonter le ruisseau.

Le 28 juillet les préparatifs nécessaires ont en conséquence été commencés par la construction de barrages aux extrémités de l'aqueduc et par l'installation des pompes nécessaires. La pose du tuyau, commencée le 20 août, était finie le 11 octobre, et la maçonnerie de l'entrée d'amont et de la chambre du chapet, commencée le 30 septembre, est aujourd'hui terminée.

Un arrêté du conseil du 20 août a interdit le halage au moyen de chevaux. Cette mesure était nécessaire pour permettre aux entrepreneurs de former les abords des écluses neuves et de terminer certains autres travaux.

Le dragage a cessé le 7 novembre et toutes les autres excavations le 5 décembre. 59 pour 100 des travaux sont aujourd'hui terminés.

Section n° 3.

MM. Wm. Davis et Fils, d'Ottawa, sont les entrepreneurs. Le contrat fut signé le 5 novembre 1888, et les travaux commencèrent le 21 du même mois.

L'entreprise doit être terminée le 1er avril 1891.

La section a 7,100 pieds de longueur, et comprend en sus de l'approfondissement et de l'élargissement du chenal, la construction d'une écluse de 6 pieds de chute, située du côté sud de la vieille écluse n° 19 et parallèle à celle-ci ; la conversion de la vieille écluse en déversoir régulateur, la construction de murs de soutènement et d'une forte levée traversant la baie en aval de l'écluse neuve.

A l'est de l'écluse le fond du canal doit être abaissé de 3 pieds, et les chaussées exhaussées de 2 pieds ; et du côté de l'ouest jusqu'à l'extrémité de la section, le fond doit être abaissé de 5 pieds.

Progrès des travaux en 1888.

L'excavation de la tranchée pour le pilotis a commencé le 21 novembre, et a continué jusqu'à ce que la gelée l'eut interrompue, de bonne heure en décembre.

Les débris d'un vieux bateau à vapeur, coulé près du bord du chenal du côté nord, ont été enlevés. On a construit sur le terrain du canal près de l'extrémité d'aval de la section, des bâtiments pour servir d'écuries, etc., et pour les machines destinées à la construction des portes d'écluses, etc., et on a fait des préparatifs pour la construction de dragues et autre outillage.

On s'est procuré et on a ouvert près de Belleville la carrière qui a fourni la pierre employée au canal Murray.

Progrès en 1889.

Des fosses de visite ont été creusées en janvier sur l'emplacement de l'écluse pour constater la nature du sol et juger des matériaux à employer dans les fondements.

Le 18 mars a commencé, sur la glace, à la tête de l'écluse n° 19, l'enfonçement de pilots pour le batardeau ; continué jusqu'à l'ouverture de la navigation, en avril, ce travail n'a pu être terminé que plus tard dans la saison.

Le creusage de la tranchée de l'écluse et les fondements de la levée ont commencé en mai. On a aussi essayé de creuser la tranchée des pilotis à l'endroit désigné en premier lieu parallèlement au bajoyer sud de la vieille écluse, mais la chose n'a pas été trouvée pratiquable, et on a dû porter les travaux à 25 pieds plus au sud.

Vers le temps de ce changement, en juin, il s'est produit, dans le vieux chemin de halage en aval de l'écluse, un tassement considérable qui menaçait d'avoir des résultats graves, et les travaux à la tranchée de l'écluse et aux fondements de la levée ont été suspendus pendant un certain temps, et on a adopté un autre plan pour supporter et former la base et le talus extérieur de la levée au moyen de cribwork, de pilotis, d'empierrements, etc. Tous ces travaux étaient finis à la fin de la saison.

Environ la moitié de l'excavation nécessaire pour former la tranchée de la nouvelle écluse était terminée.

Le nouvel outillage de dragage, construit sur les lieux, a été mis en œuvre en aval de l'écluse n° 19 le 28 juillet et a terminé le dragage de la partie inférieure de la section, après quoi la drague a été portée sur la section n° 2. L'échafaudage nécessaire à la continuation de l'enfoncement des pilots pour terminer le batardeau a été construit entre les ailes du bajoyer sud de la vieille écluse n° 19.

Toute la pierre nécessaire pour la nouvelle écluse a été apportée sur les lieux.

Tout le terrain situé du côté sud du canal, et qui n'appartenait pas au gouvernement au commencement des travaux d'agrandissement, a maintenant été acquis. Au moyen de pilots et de bômes, on a rendu plus facile l'entrée de la vieille écluse, à l'extrémité supérieure, pour le temps des travaux. Le maisons de l'écluse ont été démolies et les débris enlevés.

Progrès en 1890.

Le creusage de l'écluse 19 a été commencé le 20 mai et continué jusqu'à l'achèvement en août.

Les travaux de la nouvelle levée à l'est de l'écluse 19, commencés en mai, ont continué jusqu'à la fin de la saison, et on y a employé une quantité considérable des matières enlevées par la drague dans les sections 2 et 4.

Les fondements de l'écluse n° 19, commencés le 10 septembre, étaient terminés le 4 novembre. Dès lors a commencé la maçonnerie, que l'on a continué jusqu'aux gelées, le 24 novembre ; trois assises étaient alors posées. Les travaux ont été recouverts d'eau et protégés pour l'hiver.

Tout l'outillage de dragage appartenant aux entrepreneurs, à l'exception des grues à vapeur sur les sections 2 et 3, a été mis en hivernage dans le chantier établi sur le terrain du gouvernement vis-à-vis les ateliers.

Les travaux éxécutés jusqu'à ce jour représentent 38 pour 100 de ceux compris dans l'entreprise.

SECTION N° 4.

MM. Wm. Davis et fils, Ottawa, sont les entrepreneurs. Le contrat fut signé le 5 novembre 1888, et les travaux commencèrent le 4 mai 1889. Ils devront être terminés le 1er avril 1891.

La section à 7,123 pieds de longueur, et comprend, à part l'approfondissement du canal de 5 pieds, et la formation de la nouvelle levée à l'est de l'écluse :

1° Une écluse de 6 pieds de chute, parallèle à la vieille écluse n° 20 et située à 140 pieds au sud de celle-ci ; ainsi que des murs de soutènement en aval et en amont de l'écluse pour en former les abords.

2° Un déversoir régulateur traversant le chenal actuel et reliant l'écluse neuve à la vieille ;

3° La conversion du tunnel de Robinson passant sous le canal, en un aqueduc pour l'eau du ruisseau.

Progrès en 1888.

On n'a fait que creuser des fosses de visite.

Progrès en 1889.

Le creusement de la tranchée a commencé en mai et a été achevé en octobre. La levée à l'est de l'écluse se reliant à la vieille chaussée, et dont la base a été faite avec beaucoup de soin, a été construite en même temps et les travaux ont été reliés d'une façon satisfaisante.

Le batardeau dans le canal à la tête de la vieille écluse n° 70. a été construit en mai, au moyen d'un barrage composé de pilots et de madriers remblayés de terre glaise, et en partie coupé par le talus nord de la tranchée de l'écluse.

A cet endroit se produisit, à 6.30 heures du soir, le 30 août, un éboulement à la suite duquel la navigation du canal dut être suspendue jusqu'à 5 heures du soir, le 1er septembre pour les réparations nécessaires; ces derniers ont consisté dans l'enfoncement dans le plafond, d'un second rang de pieux recouverts de madriers et reliés par des liens au barrage primitif, l'intervalle étant rempli de terre glaise.

Plus tard, comme mesure de précaution on a enfoncé un rang de pieux dans la tranchée de l'écluse, au pied du talus, vis-à-vis de l'éboulis. Le creusage de la tranchée de l'écluse a été terminé en octobre, et après l'enfoncement des pilots sous les plateformes des buscs, les travaux ont été suspendus pour la saison.

L'entrée supérieure de la vieille écluse a été provisoirement améliorée au moyen de pieux et de barrages flottants, etc., et la navigation du canal grandement facilitée.

Les maisons des écluses et autres bâtiments ont été enlevés de bonne heure dans la saison.

Une certaine quantité de pierre provenant des carrières de Belleville et de Cornwall a été apportée sur les lieux, et la vieille carrière du bord de l'eau près de l'écluse n° 20 a été rouverte et on en a retiré d'excellents matériaux de remblai.

Le département a acquis tout le terrain situé au sud du canal et qui n'appartenait pas auparavant au gouvernement.

Progrès en 1890.

Le creusage et d'autres travaux ont été commencés dans la tranchée de l'écluse le 25 avril, et la pose du béton dans les fondements, le 26 mai.

La maçonnerie de l'écluse, commencée le 19 août, a été terminée le 30 octobre.

Le dragage a commencé le 1er novembre et a continué jusqu'au 24.

A la vieille carrière près de l'écluse n° 20 les travaux ont commencé de bonne heure dans la saison pour ne terminer qu'avec elle, le 6 décembre.

Les travaux exécutés jusqu'aujourd'hui représentent 47 pour 100 de la valeur estimée de l'entreprise.

Par leur habileté et leur énergie, ainsi que par les fréquentes augmentations de leur outillage, MM. Davis ont donné des preuves satisfaisantes de leur désir de hâter l'achèvement des travaux.

CANAL MURRAY.

Ce canal est aujourd'hui terminé et fonctionne avec succès, une centaine de vaisseaux de toutes classes l'ayant fréquenté depuis le 14 avril dernier.

C'est de 1796 que date le projet de ce canal; plus tard les terrains obtenus alors pour aider à sa construction furent cédés aux colons.

En 1825 la commission de la navigation intérieure recommandait la construction du canal Murray afin de remédier aux dangers de la navigation en face de Long-Point, et proposait un tracé entre la baie de Quinté et le havre de la Presqu'Ile. En 1864 le projet de la construction du canal Murray était ranimé, et l'ingénieur en chef autorisé à faire une étude du terrain. En 1867 il faisait un rapport favorable sur le tracé de la baie de Weller.

En 1881 le soussigné termina l'étude des lieux et fit un rapport à l'honorable ministre des chemins de fer et canaux sur les routes suggérées pour le canal, recommandant celle qui aboutissait au havre de la Presqu'Ile, et qui a été subséquemment adoptée.

Ces travaux sont situés dans le comté de Northumberland, à environ 75 milles à l'ouest de Kingston, et consistent en un canal ou plutôt un rétrécis artificiel reliant les eaux du haut du Saint-Laurent et de la baie de Quinté à celles du lac Ontario.

L'achèvement de cette entreprise, dont l'importance pour le commerce de transport ne saurait manquer d'être appréciée, implique le développement vers l'ouest, dans le lac Ontario, de la navigation du haut du Saint-Laurent par la voie des eaux intérieures de la baie de Quinté jusqu'au havre de la Presqu'Ile, sur la côte nord du lac, à mi-distance environ entre Kingston et Toronto.

L'achèvement du canal a déjà eu l'effet de développer un cabotage considérable le long de la côte nord du lac Ontario.

Le havre de la Presqu'île, grâce à sa capacité et à sa position géographique, est admirablement propre à servir de havre de refuge ; il est situé à mi-chemin sur le lac et en amont de la dangereuse côte de la péninsule de Prince-Edward.

Ce port deviendra naturellement la tête de la navigation fluviale par la voie de la baie de Quinté. Sa distance de Port-Dalhousie, à l'entrée du canal Welland, étant moins de 120 milles, la navigation en plein lac se trouvera ainsi réduite de près de la moitié.

On peut dire que les travaux du canal s'étendent depuis Twelve-O'clock-Point, à la tête de la baie de Quinté, à travers l'isthme de Murray et le havre de la Presqu'Ile, jusqu'à l'eau profonde du lac, en face du phare de la Presqu'Ile, sur 9½ milles de distance. Le canal proprement dit est en droite ligne et a au moins six milles de longueur. Il comprend une tranchée de 4½ milles à travers l'isthme, avec travaux d'entrée à chaque extrémité consistant en cribwork et en chenaux creusés dans la baie et le port.

La largeur du canal est de 80 pieds au plafond, et celle des chenaux dans la baie et le port, de 200 pieds, tandis que la profondeur à l'eau basse ordinaire (zéro de l'échelle de Toronto) est de 12½ pieds.

Dans le havre de la Presqu'Ile on a formé un chenal de 200 pieds de largeur et de 12½ pieds de profondeur à l'eau basse.

La nouvelle entrée du havre à travers la batture du milieu a aussi été terminée ; sa largeur varie de 200 pieds à la pointe Salt à 1,000 au large vis-à-vis du phare de la Presqu'Ile.

La profondeur de la nouvelle entrée est de 16 pieds à l'eau basse.

Les seules constructions d'importance sur le canal sont les jetées conductrices, un pont de chemin de fer et trois ponts de voie publique. Toutes ces constructions sont terminées et ouvertes au service.

Le contrat d'entreprise a été passé avec MM. J.D. Silcox et Cie, le 24 août 1882, et les travaux devaient être terminés le 1er juillet 1885 ; mais les neuf dixièmes du creusage ayant été faits par les dragues dans le cours de la saison de navigation, et les travaux ayant été suspendus pendant les mois d'hiver, le canal n'a réellement pas été terminé avant le 12 août 1890, bien qu'il ait été fréquenté par des navires dès le 14 avril dernier et ait continué de l'être depuis lors.

L'ingénieur du canal est en ce moment à préparer les estimations finales des travaux.

On a passé avec M. I. D. Silcox, le 28 mai 1890, un contrat pour l'enrochement et les autres travaux de protection des talus du canal. Ces travaux ont été poussés d'une façon satisfaisante et seront terminés de bonne heure la saison prochaine.

On a perçu les premiers péages le 8 mai, et le 9 les gardiens des ponts sont entrés en fonctions.

On a placé provisoirement des lumières sur les jetées conductrices dès le 22 août, et le 1er novembre les ponts ont aussi été munis de lampes.

Les ponts ont été soulevés et assujétis pour l'hiver.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

THOS. RUBIDGE,

Ingénieur dirigeant.

M. A. P. Bradley,

Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,

Ottawa.

ANNEXE No. 24.

CHEMIN DE FER ANNAPOLIS ET DIGBY.

OTTAWA, 16 janvier 1891.

MONSIEUR,—Je disais dans mon rapport du 1er octobre 1889, que nous développion le chemin de fer des Comtés de l'Ouest à partir de Digby de façon à le raccorder à Annapolis au chemin de fer Windsor et Annapolis, et de façon à relier Yarmouth à Halifax par une voie ferrée ininterrompue. Je disais aussi que les travaux étaient confiés à MM. O'Neil et Campbell, entrepreneurs. A cette époque je m'attendais pleinement que le chemin serait terminé et ouvert à la circulation dès la fin d'août dernier; mais en cela j'ai éte désappointé, et je ne puis aujourd'hui nourrir l'espoir de voir le chemin en état d'être transféré à la Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest avant l'été de 1891. Les entrepreneurs n'ont pas poussé les travaux avec vigueur, bien que souvent requis de prendre des mesures actives pour l'achèvement de l'entreprise. Voici où en sont les choses : la maçonnerie et le bétonnage sont à peu près terminés, et la supertructure des ponts devrait être finie avant le printemps. Il ne reste que peu de terrassement à faire, et tandis que toute la distance qui sépare Digby d'Annapolis est de 20·45 milles, la voie est posée sur 17·15 à partir d'Annapolis, ce qui laisse encore 3·30 milles de voie à poser pour faire le raccordement à Digby avec le chemin de fer des Comtés de l'Ouest.

Les piles des grands ponts sur les rivières de l'Ours (*Bear River*) et de l'Orignal (*Moose River*) et sur le Grand et le Petit Joggins, sont construites en béton, et paraissent être de très belles et de très fortes constructions. L'ingénieur dirigeant m'assure que les entrepreneurs ont pris beaucoup de soin à préparer et à poser le béton, sous la surveillance de l'inspecteur Brown, qui a beaucoup d'expérience dans la construction des piles en béton. Environ le tiers du balastage est terminé, et les entrepreneurs vont reprendre le reste aussitôt que le temps le permettra.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et directeur général.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

ANNEXE No 25.

LISTE DES CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS PAR LE PARLEMENT.

NOTE.—Le numéro marginal en regard de chaque subvention coïncide avec la liste alphabétique publiée dans le rapport du ministre et qui rend compte de ce qu'a fait le gouvernement dans les cas où il avait passé contrat avec les compagnies.

Par les actes dont suit la nomenclature, le gouverneur en conseil a reçu l'autorisation de subventionner, à certaines conditions, les chemins de fer suivants :—

Par l'Acte 45 Vict., ch. 14 (1882). (*Sanctionné le* 17 *mai* 1882) :—

1. Un chemin de fer entre Gravenhurst et Callender, tous deux dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $6,000 par mille, ni excédant en tout..... $660,000

2. Un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, tous deux dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni excédant en tout..... 384,000

3. Un chemin de fer entre un point du chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup ou la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, ou un point situé entre ces deux localités, et Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni excédant en tout..... 240,000

4. Un chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, tous deux dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention n'excédant pas $3,200, ni excédant en tout..... 224,000

Les dites subventions devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer, respectivement, dans un délai raisonnable qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre la compagnie et le gouvernement, et que le gouvernement a la faculté de conclure,—et seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versements, lors de l'acnèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à l'ensemble de l'entreprise, cette proportion devant être établie par un rapport du dit ministre ; pourvu toujours que l'octroi de ces bonis ou subventions soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur offrir toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte spécial 45 Vict., ch. 55 (1882). (*Sanctionné le* 17 *mai* 1882) :—

5. Une subvention à "La compagnie de chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou," pourvu qu'elle construise, entretienne et exploite un chemin de fer à navires, sujet à l'approbation du gouvernement, à travers l'isthme de Chignectou, depuis le golfe Saint-Laurent jusqu'à la baie de Fundy, par année, pendant vingt-cinq ans..... $150,000

Par l'acte 46 Vict., ch. 25 (1883). (*Sanctionné le* 25 *mai* 1883) :—

6. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs, pour 100 milles de son chemin à partir de Métapédiac, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Paspébiac, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $320,000

7. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquet, pour 36 milles de son chemin, à partir d'un point près de Bathurst, jusqu'à Caraquet, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 115,200

8. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Gatineau, pour la première section de 50 milles de son chemin, à partir de la station de Hull, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 160,000

9. A la Compagnie du chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe, pour 80 milles de son chemin, de Canso à Louisbourg ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 256,000

10. A la Compagnie du chemin de fer Internationnal, pour 49 milles de son chemin, depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,500 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 156,800

11. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour 32 milles de son chemin, à partir du chemin de fer de l'Intercolonial près de la Miramichi, jusque chez Moran, près du village de Demphy, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 102,400

12. A la Compagnie du chemin de fer de Montréal et Occidental, pour la première section de 50 milles de son chemin au delà de St-Jérôme, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 160,000

13. A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour 28 milles de son chemin, de Napanee à Tamworth, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédaut pas en totalité..... 89,600

14. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac St-Jean, pour 25 milles de son chemin, de St-Raymond au lac St-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 80,000

En sus de la subvention accordée par l'Acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze.

15. Pour un chemin de fer à partir du chemin de fer Intercolonial, à Petitcodiac, jusqu'à Havelock-Corner, dans la province du Nouveau-Brunswick—12 milles—une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400

16. Pour un chemin de fer depuis Gravenhurst jusqu'à Callander—110 milles—une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 660,000

En sus de la subvention accordée par l'Acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze.

Les neuf subventions en premier lieu mentionnées devant être accordées respectivement aux compagnies ci-dessus désignées, et les deux subventions en dernier lieu mentionnées devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer respectivement ; et les onze lignes ci-dessus mentionnées, ainsi que toutes les lignes de chemins de fer au sujet desquelles il est pres-

crit, par l'Acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze, que des subventions peuvent être accordées, seront commencées sous deux ans à compter du premier jour de juillet prochain et terminées dans un délai raisonnable ne devant pas dépasser quatre ans à compter de la passation du présent acte, qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre chaque compagnie et le gouvernement, et que le gouvernement a la faculté de conclure ; et toutes les dites subventions autorisées par le présent acte, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de pas moins de dix milles de chemin de fer, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par un rapport du dit ministre ; pourvu toujours que l'octroi de ces subventions soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte spécial 46 Vict., ch. 26 (1883). (*Sanctionné le* 25 *mai* 1883) :—

17. Des avances en faveur de la "Compagnie de Pont et de Prolongement de chemin de fer de Saint-Jean," pour lui permettre de construire un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, et des raccordements avec l'Intercolonial, les dites avances à être garanties par une hypothèque sur la propriété entière, ne devant pas dépasser 80 pour 100 des dépenses faites pour la construction, ni la somme totale de..... $500,000

Par l'acte 47 Vict., ch. 8 (1884). (*Sanctionné le* 19 *avril* 1884) :—

18. Au gouvernement de la province de Québec, pour avoir construit le chemin de fer de Québec à Ottawa, formant le raccordement entre les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, *via* les chemins de fer de l'Intercolonial et Canadien du Pacifique, et constituant comme tel une entreprise d'utilité nationale et non provinciale seulement, une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, pour la partie entre Montréal et Québec, 159 milles, et n'excédant pas en totalité..... 954,000

19. Et pour la partie entre Montréal et Ottawa, 120 milles, $12,000 par mille, et n'excédant pas en totalité.....1,440,000

20. Pour la construction d'un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable, après un rapport d'ingénieurs compétents, une subvention n'excédant pas $170,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux

21. Pour la construction d'un chemin de fer entre la station d'Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial, et Sydney ou Louisbourg, une subvention n'excédant pas $30,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux, en sus des subventions octroyées antérieurement, et aussi l'affermage ou le transfert à telle compagnie du chemin de fer de Prolongement vers l'Est depuis New-Glasgow jusqu'à Canso, avec son équipement actuel.

22. A la Compagnie du chemin de fer de Québec-Central, pour une ligne de chemin de fer a partir de la jonction de la Beauce jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 211,200

23. Pour le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis son terminus à la jonction de Saint-Martin, près Montréal, ou depuis quelque autre point du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au havre de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le Gouverneur en conseil, une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $960,000

24. A la Compagnie du chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa, pour un chemin de fer à partir de l'embranchement sur Victoria du chemin de fer Midland, jusqu'au village de Bancroft, dans le township de Dungannon, comté d'Hastings, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 160,000

25. Au chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, pour une ligne de chemin de fer entre Hull ou Aylmer et Pembroke, pourvu que la rivière Ottawa soit traversée à quelque point non à l'est de Lapasse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 272,000

26. A la Compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une ligne de chemin de fer de Kazuabazua au Désert, une subvention ne dépassant pas 3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 160,000

27. A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 70,400

28. A la Compagnie du chemin de fer de Montréal et Occipental, pour une voie ferrée partant de l'extrémité de la ligne subventionnée à la session maintenant dernière du parlement, et se dirigeant vers le Désert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 160,000

29. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour une voie ferrée de Frédéricton à la rivière Miramichi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (au lieu de la subvention proposée en 1883)..... 128,000

30. A la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron, pour une voie ferrée de Wallaceburgh à Sarnia, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

31. A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario, pour une voie ferrée de Cornwall à Perth, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 262,400

32. A la Compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke, pour une voie ferrée de Missisipi à Renfrew, une subvention ne depassant pas$ 3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 48,000

33. A la Compagnie du chemin de fer le Grand-Nord, pour la partie de sa ligne entre Saint-Jérôme et New-Glasgow, dans le comté de Terrebonne, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 32,000

34. Pour une ligne de chemin de fer et un pont entre la jonction du chemin de fer Union Jacques-Cartier avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et la jonction de Saint-Martin, reliant le chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, une subvention n'excédant pas en totalité..... 200,000

35. Pour une ligne de chemin de fer de Richibouctou à Saint-Louis, une subvention ne dépasant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 22,400

36. Pour une ligne de chemin de fer de Hopewell à Alma, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 51,200

37. Pour une ligne de chemin de fer de Saint-André à Lachute, dans le comté d'Argenteuil, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $22,400

38. Pour une ligne de chemin de fer des Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 217,600

39. Pour une ligne de chemin de fer d'Annapolis à Digby, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille,et n'excédant pas en totalité..... 64,000

40. Pour une ligne du chemin de fer Central, à partir de la tête du Grand Lac jusqu'au chemin de fer Intercolonial, entre Sussex et Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 128,000

41. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour le prolongement de la ligne du chemin de fer de Caraquette au havre de Shippigan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 76,800

42. Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, partant de Métapédiac et se dirigeant à l'est sur Paspébiac, vingt milles, dans la province de Québec, une somme n'excédant pas en totalité... ... 300,000

43. Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial. de la station de Derby à Indian-Town, quatorze milles, une somme n'excédant pas en totalité..... 140,000

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour de juillet prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par ordre en conseil, à l'exception de la ligne mentionnée dans la quatrième section du présent acte, qui devra être commencée sous un an, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre. Les subventions à la province de Québec seront capitalisées et l'intérêt en sera payé aux époques et de la manière dont le gouvernement du Canada conviendra avec le gouvernement de la dite province. Les deux subventions en dernier lieu mentionnées dans la liste sont pour des travaux qui seront construits par le gouvernement du Canada;

Pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'Acte spécial 47 Vict., ch. 6 (1884). (*Sanctionné le* 19 *avril* 1884) :—

44. Relativement à une convention faite avec la Colombie-Britannique, autorisation a été donnée, *inter alia*, d'accorder une subvention à la

Compagnie de chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo, pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer et de télégraphe—laquelle subvention devant consister en terres *en bloc* sur l'Ile Vancouver, dont les limites sont fixées par l'Acte, et en ayant..... $750,000

Par l'Acte 48-49 Vict., ch. 59 (1885). (*Sanctionné le* 20 *juillet* 1885) :—

45. A la Compagnie de chemin de fer et de pont d'Ottawa, Waddington et New-York, pour une voie ferrée d'Ottawa à Waddington, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $166,400

46. A la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, pour une voie ferrée de Sackville au détroit de Northumberland, à ou près du Cap Tormentine, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 118,400

47. A la Compagnie du chemin de fer de Montréal à Sorel, pour une voie ferrée de Saint-Lambert à Sorel, une subvention ne dépassant pas $1,600 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 72,000

48. A la Compagnie du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie, pour une voie ferrée de Brockville à Westport, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 128,000

49. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour une voie ferrée depuis sa jonction sur le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Saint-Raymond, à condition que la compagnie prolonge sa voie jusqu'à un point à 50 milles au nord de Saint-Raymond, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

50. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour une voie ferrée depuis l'extrémité nord des 40 milles subventionnés entre Frédéricton et la rivière Miramichi par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, jusqu'à Boiestown, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 19,200

51. A la Compagnie du chemin de fer de jonction de Montréal et Champlain, pour une voie ferrée de Brosseau à Dundee, une subvention ne dépassant pas $500 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 30,000

52. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie du Tonnerre, pour une voie ferrée depuis la station Murillo du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à l'extrémité est du lac au Poisson-Blanc, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 92,000

53. A la Compagnie du chemin de fer d'Ontario-Central, pour une voie ferrée depuis Coe-Hill ou Rathburn jusqu'à Bancroft, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 64,000

54. A la Compagnie du chemin de fer de Belleville et Hastings-Nord, pour une voie ferrée depuis le village de Madoc jusqu'à la jonction avec le chemin de fer d'Ontario-Central à Eldorado, une subvention ne dépassant pas $1,500 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 10,500

55. Pour une ligne de chemin de fer depuis le Long-Saut jusqu'au pied du lac Témiscamingue, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 25,600

56. Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer du Sud du Canada, près Comber, jusqu'au lac Erié à ou près du village de Leamington, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 44,800

57. A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, 16 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, une subvention de..... 70,000

58. A la Compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une voie ferrée se dirigeant de la station de Hull vers Le Désert, une distance de 62 milles, au lieu des subventions accordées par les actes 46 Victoria, chapitre 25, et 47 Victoria, chapitre 8, une subvention de... $320,000

59. Pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer du lac Saint-Jean, une distance d'environ 50 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, pour une ligne de chemin de fer des Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention de..... 217,600

60. A la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien, pour une voie ferrée depuis Valleyfield jusqu'à un point à un mille et demi à l'ouest de Johnson, une subvention ne dépassant pas $1,600 par mille; et depuis un mille et demi à l'ouest de Johnson jusqu'à Lacolle; aussi depuis son terminus actuel à Ottawa jusqu'aux chutes de la Chaudière, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

61. Pour une ligne de chemin de fer depuis Indiantown, *via* la vallée de Miramichi, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer *Northern and Western* à ou près Boiestown, une subvention ne dépassant pas $3,200 pas mille, et n'excédant pas en totalité..... 140,800

2. Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre.

Pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte **48-49 Vict., ch. 58 (1885).** (*Sanctionné le* 20 *juillet* 1885) :—

62. "Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-du-Loup ou à la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, jusqu'à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas deux mille huit cents piastres par mille pour soixante-quinze milles, et six mille piastres par mille pour huit milles, et n'excédant pas en totalité deux cent cinquante-huit mille piastres—la dite subvention devant être en sus de celle dont l'octroi a été autorisé pour aider

à la construction du dit chemin de fer sous l'autorité de l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et devant constituer, avec la subvention ainsi autorisée, un octroi n'excédant pas en totalité quatre cent quatre-ving-dix-huit mille piastres, et devant être accordé pour le dit chemin de fer aux termes et conditions spécifiés au dit acte, et être payable à même le fonds du revenu consolidé du Canada; et dans le but de constituer en corporation les personnes qui entreprendront la construction du dit chemin de fer, ainsi que celles qui s'associeront à elles dans cette entreprise, le Gouverneur pourra leur accorder, sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins, lesquels seront identiques aux immunités, privilèges et pouvoirs conférés aux compagnies de chemins de fer au cours de la présente session, que le Gouverneur jugera les plus utiles ou les plus propres à la réalisation de la dite entreprise ; et cette charte étant publié dans la *Gazette du Canada*, avec tout arrêté ou tous arrêtés en conseil s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada.

63. " Pour une ligne de chemin de fer partant de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis ou près de Montréal et allant aux ports de St-Andrews, Saint-Jean et Halifax, *via* Sherbrooke, le lac Moosehead, Mettawamkeag, Harvey, Frédéricton et Salisbury, une subvention n'excédant pas quatre-vingt mille piastres par an pendant vingt ans, formant en totalité, avec la subvention autorisée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, pour une ligne de chemin de fer reliant Montréal aux dits ports de Saint-Jean et d'Halifax par la route praticable la plus courte possible, laquelle se trouve être la ligne décrite ci-dessus, un octroi n'excédant pas en totalité deux cent cinquante mille piastres par an, dont le tout sera versé en aide à la construction de cette ligne pendant une période de vingt ans, ou il sera donné une garantie pour pareille somme pendant une semblable période comme intérêrêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux,—la dite subvention devant être accordée aux termes et conditions spécifiés, et payable à même le fonds du revenu consolidé en la manière prescrite par l'acte en dernter lieu mentionné à l'égard de la subvention autorisée par le dit acte pour aider à la construction de la dite ligne de chemin de fer.

64. " Le Gouverneur en conseil pourra accorder une nouvelle subvention pour aider à obtenir un libre accès, tel que ci-après décrit, pour les trains et le trafic de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à partir de la jonction de Saint-Martin, près de Montréal, ou de quelque autre point sur le dit chemin de fer qui sera choisi par la compagnie, jusqu'au havre de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le Gouverneur en conseil, savoir : une subvention additionnelle, n'excédant pas trois cent quarante milles piastres, constituant—avec la subvention autorisée par le dit acte en dernier lieu mentionné pour faciliter le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Québec, et avec la subvention aussi autorisée par le dit acte pour aider à la construction d'une ligne reliant le chemin de fer Canadien du Pacifique avec le chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, à la jonction Jacques-Cartier (lesquelles subventions seront applicables au dit objet en premier lieu mentionné)—une somme n'excédant pas en totalité le chiffre de un million cinq cent mille piastres, payable à même le fonds du revenu consolidé du Canada."

Le dit Acte prescrit en autre :—

" S'il était opportun d'en agir ainsi afin de faciliter l'obtention de tel accès, le Gouverneur en conseil pourra acquérir le chemin de fer de la Rive-Nord, et pourra affecter la dite somme d'un million cinq cent mille piastres, ou toute partie de cette somme, pour aider à cette acquisition ; et après cette acquisition il pourra transférer et céder ou louer le dit chemin de fer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, sujet aux obligations que le gouvernement aura contractées en en faisant l'acquisition."

Par l'Acte 49 Vict., ch. 10 (1886). (*Sanctionné le* 2 *juin* 1886) :—

65. Pour un chemin de fer partant d'un point à ou près Moncton et allant jusqu'à Bouctouche, dans la province du Nouveau-Brunswick, trente milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $96,000

66. Pour un chemin de fer partant d'Ingersoll, *via* London, et allant à Chatham, dans la province d'Ontario, quatre-vingts milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 256,000

67. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour dix milles de son chemin qui se trouvent entre les termini des parties de sa voie pour lesquels des subventions ont déjà été accordées, l'une à partir de Frédéricton et l'autre d'Indiantown, et un prolongement de deux milles jusqu'en eau profonde à Chatham, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 32,000

68. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour dix milles de son chemin à partir de l'extrémité de la partie déjà subventionnée, à Caraquette (en bas), jusqu'à Shippegan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 totalité par mille, et n'excédant pas en..... 32,000

69. A la Compagnie du chemin de fer du Lac Erié, Essex et la Rivière Détroit, pour trente-sept milles de son chemin, de Windsor à Leamington, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 118,400

70. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre, pour cinquante-six milles de son chemin, à partir de l'extrémité de la section actuellement subventionnée jusqu'à un point près du lac Croche, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 179,200

71. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound, pour quarante milles de son chemin, à partir du village de Parry-Sound jusqu'au village de Sandridge, sur la ligne du chemin de fer de Jonction du Nord et du Pacifique, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 128,000

72. Pour un chemin de fer partant d'un point de ou près de New-Glasgow ou Saint-Lin, et allant à ou près Montcalm, dans la province de Québec, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 57,600

73. Pour un chemin de fer entre Hereford et le chemin de fer Intercolonial, dans le township d'Eaton, dans la province de Québec, trente-quatre milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 108,800

74. Pour un chemin de fer de Saint-Félix au lac Maskinongé, paroisse de Saint-Gabriel, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 32,000

75. Pour un chemin de fer de Glenannan à Wingham, dans la province d'Ontario, cinq milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $16,000

76. Pour un chemin de fer à partir d'un point à ou près la station de McCann, sur le chemin de fer Intercolonial, et allant aux Joggins, sur le bassin de Cumberland, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, douze milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400

77. Pour un chemin de fer de l'Assomption à l'Epiphanie, dans la province de Québec, trois milles et demi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 11,200

78. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour soixante-dix milles de son chemin, depuis Saint-Jérôme, dans une direction nord-ouest, vers le Désert, dans la province de Québec, une subvention de $5,161 par mille, au lieu des subventions accordées par les actes de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, et de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, et n'excédant pas en totalité..... 361,270

79. Pour un chemin de fer de Saint-André à la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, à la ville de Lachute où à quelque point situé à l'est de cette ville, dans le comté d'Argenteuil, dans la province de Québec, sept milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarant-septième Victoria, chapitre huit, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 22,400

80. A la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien, pour douze milles de son chemin depuis l'île de Clark jusqu'à Valleyfield, et à partir de Lacolle, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400

81. Pour un chemin de fer Truro à Newport, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, quarante-neuf milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 156,800

82. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour quatre-vingt-quinze milles de son chemin, à partir d'un point situé à cinquante milles au nord de Saint-Raymond, jusqu'au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $1,961 par mille, et n'excédant pas en totalité (en sus de la subvention accordée par les actes de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, de $3,200 par mille)..... 186,295

83. A la Compagnie du chemin de fer du Cap-Rouge au Saint-Laurent, pour douze milles de son chemin, depuis Lorette, *via* Cap-Rouge, jusqu'à Québec, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400

84. Pour la construction de quais et débarcadères sur la ligne de chemin de fer entre le Long-Sault et le pied du lac Témiscamingue, une subvention de..... 6,000

85. A la Compagnie du chemin de fer de Gananoque à Perth et la Baie de James, dix-sept milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 54,400

86. Pour un chemin de fer de Saint-Eustache à Saint-Placide, comté des Deux-Montagnes, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 57,600

87. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial, à travers la vallée de la Stewiacke, sur une ligne qui offrira des facilités de communication avec les établissements de Iron-

Mines, Springside, Upper-Stewiacke et Musquodoboit, vingt-cinq milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $80,000

88. Pour un chemin de fer de Yamaska à la rivière Saint-François, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 32,000

89. Pour un chemin de fer à partir de la station de Perth-Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister, Rock Island, dans la province du Nouveau-Brunswick, vingt-huit milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 89,600

90. Pour un chemin de fer de Frédéricton au village de Prince-William, dans la province du Nouveau-Brunswick, vingt-deux milles, une subvention ne dépassant pas 3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 70,400

91. Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, près de Newcastle, ou *via* Douglastown, jusqu'à un point vis-à-vis la ville de Chatham, sur la rivière Miramichi, dans la province du Nouveau-Brunswick, six milles, une subvention ne dépassant pas $3,2 0 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 19,200

92. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Canadian du Pacifique jusqu'à Eganville, dans la province d'Ontario, vingt-deux milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 70,400

93. A la Compagnie du chemin de fer de Belleville à Hastings-Nord, pour sept milles de son chemin, depuis le village de Médoc jusqu'à la jonction avec le chemin de fer de l'Ontario-Central à Eldorado, dans la province d'Ontario, (en sus de la subvention de 1,500 par mille accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre cinquante-neuf.) une subvention ne dépassant pas $1,700 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 11,900

94. A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour dix-huit milles de son chemin depuis Tamworth jusqu'à Tweed, au lieu de la subvention accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre cinquante-neuf, une subvention de..... 70,000

95. A la Compagnie du chemin de fer d'Albert, pour son chemin entre Salisbury et Hopewell, dans la province du Nouveau-Brunswick, qui est un tributaire du chemin de fer Intercolonial, sous forme de prêt, remboursable à telle époque, et recouvrable de telle manière que le Gouverneur en conseil le déterminera, une subvention de ... 15,000

"Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil; et toutes ces dites

subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre; pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil pourra prescrire."

L'article 2 de cet acte confère au Gouverneur en conseil l'autorisation d'accorder à la compagnie une charte lui permettant de construire un chemin de fer entre le Long-Sault et le pied du lac Témiscamingue.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 24 (1887). (*Sanctionné le* 23 *juin* 1887):—

96. A la Compagnie du chemin de fer de Sainte-Catherine à Niagara, pour douze milles de son chemin de fer, à partir de la cité de Sainte-Catherine jusqu'au pont sur la rivière Niagara, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $38,000

97. A la Compagnie du chemin de Vaudreuil à Prescott, pour trente milles de son chemin de fer à partir de Vaudreuil vers Hawkesbury, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

98. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction et de Richmond-Hill, pour cinq milles de son chemin de fer à partir de la jonction de Richmond-Hill, sur le chemin de fer du Nord du Canada, jusqu'au village de Richmond-Hill, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 16,000

99. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour trente milles de son chemin de fer, partant de Drummondville en allant vers Nicolet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

100. A la Compagnie du chemin de fer des Joggins, pour un mille et un quart de son chemin de fer, à partir de l'extrémité sud de la portion subventionnée en vertu de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, jusqu'aux quais, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 4,000

101. A la Compagnie du chemin de fer de Moncton à Bouctouche, pour deux milles de son chemin de fer, à partir de l'extrémité ouest de la portion subventionnée en vertu de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, jusqu'à Moncton, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 6,400

102. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Beauharnois, pour trente milles de son chemin de fer, à partir de Sainte-Martine et allant vers Saint-Anicet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

103. A la Compagnie du chemin d'embranchement de Harvey, pour trois milles de son chemin de fer, depuis le terminus sud du chemin de fer d'Albert jusqu'à Harvey-Bank, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 9,600

104. A la Compagnie du chemin de fer Brantford, Waterloo et Lac Erié, pour dix-huit milles de son chemin de fer, à partir de la ville de Brantford jusqu'au village de Hagarsville, ou au village de Waterford, ou à quelque point intermédiaire sur le chemin de fer du Sud du Canada, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 57,600

105. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Guelph, pour seize milles de son chemin de fer, à partir de sa jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la ville de Guelph, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $51,200

106. A la Compagnie du chemin de fer de la Massawippi, pour dix milles de son chemin de fer, à partir d'un point sur le chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest, près du village de Magog, jusqu'à la station d'Ayer's-Flat sur le chemin de fer de la Vallée de la Massawippi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 32,000

107. A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour quatre milles de son chemin de fer, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, jusqu'à Tweed, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 12,800

108. A la compagnie dite *Dominion Lime Company*, pour sept milles de son chemin de fer, depuis un point sur le chemin de fer Central de Québec, dans le township de Dudswell, jusqu'aux carrières de la Compagnie de Chaux de Dudswell, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 22,400

109. A la Compagnie du chemin de fer de Norfolk-Sud, pour dix-sept milles de son chemin de fer, à partir de Port-Rowan jusqu'à la ville de Simcoe, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 54,400

110. A la Compagnie du chemin de fer de l'Union Jacques-Cartier, pour le prolongement et l'achèvement de sa ligne, une subvention de..... 20,000

111. Pour une ligne de chemin de fer entre Mount-Forest et Walkerton, d'une longueur de vingt-quatre milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 76,800

112. A la Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Oshawa, pour sept milles de son chemin de fer à partir de Port-Oshawa et allant vers Raglan, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 22,400

113. A la Compagnie du chemin de fer du Saguenay et du lac Saint-Jean, pour trente milles de son chemin de fer, partant du lac Saint-Jean et se dirigeant vers Chicoutimi, ou de Chicoutimi en se dirigeant vers le lac Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

114. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour trente milles de son chemin de fer, à partir de la rivière Saint-François jusqu'au chemin de fer d'Arthabaska à la station de Saint-Grégoire, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

115. A la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et du Pacifique, pour six milles de son chemin de fer, à partir de l'extrémité nord de la portion subventionnée en vertu de l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, jusqu'à la ville de Perth, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 19,200

116. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour sept milles de son chemin de fer, à partir du Petit-Caraquette jusqu'à Shippegan, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, une subvention ne dépassant pas en totalité. 32,000

117. A la Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent et des Basses-Laurentides au Saguenay, pour la section de son chemin depuis les

Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, au lieu de la subvention accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer du Lac Saint-Jean, distance d'environ cinquante milles, une subvention de..... $217,600

118. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup, pour vingt-deux milles de son chemin, à partir du village de Prince-William vers la ville de Woodstock, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 70,400

119. A la Compagnie du chemin de fer du Lac Témiscamingue, pour quatre courtes sections de chemin d'environ deux milles de longueur en totalité, pour éviter les rapides de l'Ottawa connus sous les noms de "La Mi-Charge," "La Cave," "Les Erables" et "La Montagne," et pour la construction de quais et débarcadères à ces rapides, afin de relier le chemin de fer Canadien du Pacifique, à Mattawa, avec le lac Témiscamingue, au moyen de vapeurs, voies ferrées et autres travaux (au lieu d'une partie de deux milles de longueur, sur les huit milles du chemin de fer subventionné aux termes de l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, en vertu duquel environ six milles de chemin de fer ont déjà été construits à partir du pied du Long-Sault proprement dit jusqu'au pied du lac Témiscamingue, et au lieu aussi de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix), une subvention de..... 12,400

120. A la Compagnie du chemin de fer de Carillon à Grenville, pour douze milles de son chemin, depuis Saint-Eustache jusqu'au Sault-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400

121. A la Compagnie du chemin de fer d'embranchement de Minudie, pour cinq milles et demi de son chemin, à partir de sa jonction avec le chemin de fer des Joggins, près du pont de chemin de fer de la rivière Hébert, jusqu'au village de Minudie, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 17,600

122. A la Compagnie de Colonisation et de chemin de fer du lac Témiscamingue, pour dix milles et demi de son chemin, depuis le Long-Sault jusqu'au lac Kippewa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 33,600

123. A la Compagnie du chemin de fer de Leamington à Sainte-Claire, pour deux milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, jusqu'au village de Comber, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $6,400

124. A la Compagnie de Chemin de fer et de Houille de Cumberland, pour quatorze milles de son chemin, à partir d'un point sur le chemin de fer de Spring-Hill à Parrsboro', près de Spring-Hill, jusqu'à un point sur le chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, près du village d'Oxford, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 44,800

125. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Montréal et Champlain, une subvention de 64,000

126. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour neuf milles de son chemin, distance non couverte par les subventions accordées antérieurement, depuis la cité de Québec jusqu'au lac Sain-Jean, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $28,800

127. A la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, pour trente milles de son chemin d'embranchement allant d'Edmundston vers la rivière Saint-François, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

128. A la Compagnie de chemin de fer de la Vallée de Cornwallis, pour treize milles de son chemin entre Kentville et Kingsport, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 41,600

129. A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, pour trente-quatre milles de son chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 108,800

130. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Tobique, pour quatorze milles de son chemin, depuis la station de Perth-Centre vers Plaister Rock Island, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, pour une voie ferrée depuis la station de Perth-Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister Rock Island, une subvention de..... 89,600

131. Pour un chemin de fer de Woodstock vers Centreville, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 64,000

132. Pour un pont de chemin de fer sur le fleuve Saint-Laurent à Coteau-Landing, sur la ligne du chemin de fer Atlantique Canadien, une subvention de quinze pour cent sur la valeur de la construction, ne devant pas excéder..... 180,000

133. A la Compagnie du chemin de fer du Lac Erié, Essex et la Rivière Détroit, pour vingt-sept milles de son chemin (au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix), une subvention n'excédant pas..... 118,400

Dans le but de conférer des pouvoirs de corporation aux personnes ou compagnies qui entreprendront la construction des chemins de fer ou de partie des chemins de fer mentionnés à l'article précédent, pour la construction desquels il n'existera pas de pouvoirs corporatifs lors de la sanction du présent acte, le Gouverneur en conseil pourra leur accorder, sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins et qu'il jugera les plus utiles ou les plus propres à la réalisation des dites entreprises, et cette charte, étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout ou tous arrêtés en conseil s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada.

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions, y compris celles accordées pour des chemins de fer sur une ligne s'étendant au delà du point auquel aucune des compagnies ci-haut nommément désignées est autorisée à construire son chemin de fer, seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement,

et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil ; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention pour le pont sur le fleuve Saint-Laurent, sur laquelle il sera payé quinze pour cent de la valeur du travail fait, d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des Chemins de fer et Canaux.

"L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

"Nonobstant tout ce que contenu dans l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, ou dans l'acte de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, les balances des sommes accordées par les dits actes pour un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, et à la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, respectivement, qui n'ont pas encore été payées par le gouvernement, pourront être payées en tout temps, sous un an de la sanction du présent acte, aux conditions mentionnées dans les dits actes."

Par l'acte 51 Vict., ch. 3, (1888). (*Sanctionné le* 22 *mai* 1888) :—

134. A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa à Parry-Sound, pour 22 milles de sa voie, à partir d'un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, au lieu de la subvention octroyée par l'acte de la 49e Victoria, chapitre 10, pour une ligne à partir d'un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $ 70,400 00

135. A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, pour 46 milles de sa voie dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 147,200 00

136. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Montréal et Champlain, pour 3 milles de sa voie, à partir de l'extrémité de la présente section subventionnée, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 9,600 00

137. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Massawippi, pour son chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Atlantique au Nord-Ouest, près du village de Magog, jusqu'à la station d'Ayer's-Flat, sur le chemin de fer de la Vallée de la Massawippi, au lieu de la subvention octroyée par l'acte des 50e et 51e Victoria, chapitre 24, une subvention de..... 32,000 00

138. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, pour construire des ponts sur les divers chenaux de la rivière Ottawa à la Culbute et à l'ouest de ce lieu, une subvention de $31,500, à être payée mensuellement au fur et à mesure du progrès des travaux, sur le certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, proportionnellement à la valeur des travaux exécutés comparée à la valeur de la totalité de l'entreprise ; et pour trois milles de sa voie, depuis un point situé à trois milles à l'est de Pembroke jusqu'à Pembroke, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité $9,600 ; pourvu que la

totalité des travaux subventionnés sur ce chemin soient complétée dans les quatre ans qui suivront la sanction du présent acte—la subvention accordée par le présent acte ne devant pas excéder en totalité..... $41,100 00

139. A la Compagnie du chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest, pour 84¾ milles de sa voie, depuis Port-Arthur vers le lac Gun-Flint, au lieu des subventions octroyées par les actes des 48e et 49e Victoria, chapitre 59, et 49e Victoria, chapitre 10, pour la construction d'un chemin de fer depuis la station de Murillo jusqu'au lac Croche, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 271,200 00

140. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean, pour 30 milles de sa voie depuis le lac Saint-Jean vers Chicoutimi, ou depuis Chicoutimi vers le lac Saint-Jean, étant un transfert fait à la demande de la Compagnie du chemin de fer du Saguenay et du Lac Saint-Jean de la subvention octroyée par les 50e et 51e Victoria, chapitre 24, une subvention ne dépassantpas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 96,000 00

141. A la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, pour 20 milles de son chemin de fer d'embranchement à partir d'Edmunston vers la rivière Saint-François, dans la province de Québec, au lieu de la subvention octroyée par l'acte des 50e et 51e Victoria, chapitre 24, une subvention de..... 100,000 00

142. A la Compagnie du chemin de fer de Québec-Central, pour la construction et l'achèvement d'une ligne de chemin de fer depuis la station Saint-François jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique au Nord-Ouest, près de la rivière Moose, 90 milles, au lieu de la balance de la subvention, non acquise, octroyée par l'acte de la 47e Victoria, chapitre 8, une subvention n'excédant pas $21,191.54 par année pendant vingt ans, ou une garantie d'une somme égale pour une même période comme intérêt sur les obligations de la compagnie, cette subvention annuelle pendant vingt ans représentant un octroi en argent de..... 288,000 00

143. A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, un octroi, à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails en acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 4,052 tonnes de rails de fer et attaches qui ont déjà servi et qui ont été prêtés à la Compagnie du chemin de fer de Saint-Martin's à Upham, formant actuellement partie du chemin de fer Central, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de..... 83,612 54

144. A la Compagnie du chemin de fer d'Elgin, Petitcodiac et Havelock, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails en acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 2,201 tonnes de rails en fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés au chemin de fer d'Embranchement d'Elgin, qui forme actuellement partie du chemin de fer d'Elgin, Petitcodiac et Havelock, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de..... 44,252 82

145. A la Compagnie du chemin de fer du Nord de Kent, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin

devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie,) de 2,549 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquel rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de..... ..... $58,334 27

146. A la Compagnie de Coton d'Halifax, dans la Nouvelle-Ecosse, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie,) de 233 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de..... ..... 4,335 00

147. A la Compagnie d'Acier du Canada, dans la Nouvelle-Ecosse, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie,) de 597 tonnes de rails en fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de..... 11,954 66

148. A la Compagnie du chemin de fer d'Albert, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (la section du chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie,) de 726 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de 14,665 45

149. A la Compagnie du chemin de fer d'embranchement de Chatham, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie,) de 958 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de..... ..... 24,439 84

Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées devront être commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté rendu en conseil, et devront aussi être construites en conformité de plans et devis et à des conditions devant être approuvés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil ; et toutes ces dites subventions, respectivement payables en argent seront payées à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement, à la satisfaction du ministre des Chemins de fer et Canaux, de chaque section du chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée.

Par l'acte 52 Vict., ch. 3, (1889). (*Sanctionné le* 2 *mai* 1889) :—

150. A la Compagnie du chemin de fer du Pacifique d'Ontario, pour une ligne de chemin de fer entre Cornwall et Ottawa, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... $172,400 00

151. A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau, pour une ligne de chemin de fer entre la gare de Hull et le Désert, distance de 62 milles, une subvention ne dépassant pas en totalité..... 320,000 00

152. A la Compagnie du chemin de fer du Cap-Rouge et du Saint-Laurent, pour 12 milles de chemin, depuis Lorette *via* Cap-Rouge jusqu'à Québec, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité 38,400 00

153, A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound, pour 40 milles de son chemin, depuis le village de Parry-Sound jusqu'au village de Sundridge ou quelque autre point sur la ligne du chemin de fer de Jonction du Nord et du Pacifiique, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 128,000 00

154. Pour un chemin de fer depuis Saint-André jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique à la ville de Lachute, ou à quelque point à l'est de cette ville, dans le comté d'Argenteuil, province de Québec, distance de 7 milles, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 22,400 00

155. Pour un chemin de fer depuis Truro, ou un point entre Truro et Stewiacke, jusqu'à New-port ou Windsor, dans la Nouvelle-Ecosse, 49 milles, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 156,800 00

156. Pour une ligne du chemin de fer Central, depuis la tête du Grand-Lac jusqu'à l'Intercolonial, dans le Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 128,000 00

157. A la Compagnie du chemin de fer *Albert Southern*, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte de la 47e Victoria, chapitre 8, n'excédant pas en totalité..... 31,771 43

158. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs, la balance impayée de la subvention mentionnée dans l'acte de la 49e Victoria, chapitre 18, n'excédant pas en totalité..... 244,500 00

159. A la Compagnie du chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa, pour une voie ferrée depuis l'embranchement sur Victoria du chemin de fer Midland jusqu'au village de Bancroft, dans le comté d'Hastings, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte de la 47e Victoria, chapitre 8, n'excédant pas en totalité..... 145,000 00

160. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction du Nord et du Pacifique, par une ligne depuis Gravenhurst jusqu'à Callander, la balance impayée des subventions accordées par les actes de la 45e Victoria, chapitre 14, et de la 49e Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité..... 35,000 00

161. Pour un chemin de fer à partir de quelque point sur le chemin de fer des Joggins, près de la rivière Hébert, jusqu'au moulins de Young, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance de 5 milles, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 16,000 00

162. A la Compagnie du Tunnel de la Frontière de Sainte-Claire, pour la construction d'un tunnel sous la rivière Sainte-Claire, à partir d'un point à ou près Sarnia jusqu'à un point à ou près Port-Huron, une subvention n'excédant pas en totalité. $375,000 00

163. A la Compagnie du chemin de fer de Pontiac à Renfrew, pour 6 milles de son chemin à partir de la rive nord de la rivière Ottawa, vis-à-vis Braeside, ou des mines de fer de Bristol, jusqu'au chemin de Jonction de Pontiac au Pacifique, près de la rivière Quion, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 19,200 00

164. A la Compagnie du chemin de fer de Québec, Montmorency et Charlevoix, pour 30 milles de son chemin à partir de la rive est de la rivière Saint-Charles jusqu'à un point à ou près du Cap Tourmente, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 96,000 00

165. A la Compagnie du Pont de Frédéricton et St-Mary, pour un pont sur la rivière Saint-Jean à Frédéricton, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas en totalité. 30,000 00

166. A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour sept milles de son chemin, depuis un point à ou près Yarker jusqu'à un point à ou près Harrowsmith, et à une compagnie, pour trois milles de chemin de fer partant d'un point de ou près d'Harrowsmith et allant à un point à ou près Sydenham, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 32,000 00

167. Pour un chemin de fer depuis un point près de Sicamous sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à un point sur le lac Okanagon, pour 51 milles de ce chemin, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 163,200 00

168. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de Cornwallis pour un mille de son chemin depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte des 50-51e Victoria, chapitre 24, jusqu'à Kingston, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 3,200 00

169. A la Compagnie de chemin de fer et de Colonisation du lac Témiscamingue, pour 15 milles de son chemin depuis la station de Mattawa, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, vers le Long-Sault, ou depuis le Long-Sault vers la dite station de Mattawa, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité 48,000 00

170. A la Compagnie du chemin de fer de Maskinongé et Nipissingue, pour 15 milles de son chemin depuis un point sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Maskinongé ou Louiseville, vers la paroisse de St-Michel-des-Saints, sur la rivière Mattawin, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité 48,000 00

171. A la Compagnie du chemin de fer de Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 20 milles de son chemin, depuis la cité de Kingston vers Smith's-Falls, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 64,000 00

172. A la Compagnie du chemin de fer du Pacifique d'Ontario-Sud, pour 49½ milles de son chemin, depuis Woodstock jusqu'à Hamilton, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,000 par mille et ne dépassant pas en totalité. 158,400 00

173. Pour un chemin de fer depuis Saint-Césaire jusqu'à Saint-Paul d'Abbotsford, dans la province de Québec, distance de 5 milles, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... ..... $16,000 00

174. A la Compagnie de chemin de fer Grand-Oriental, pour 20 milles de son chemin, partant de l'extrémité est de la ligne subventionnée par l'acte des 50–51e Victoria, chapitre 24, à Saint-Grégoire, et allant vers la station de la jonction de la Chaudière, sur la ligne de l'Intercolonial, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... ..... 64,000 00

175. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 4½ milles de son chemin, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte des 50–51e Victoria, chapitre 24, jusqu'au quai de Ball, sur le Saint-Laurent, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité 14,400 00

176. A la Compagnie du chemin de fer Central de Sainte-Catherine à Niagara, pour 20 milles de son chemin, partant de l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte des 50–51e Victoria, chapitre 24, à Sainte-Catherine, et allant vers la cité d'Hamilton, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 64,000 00

177. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean, pour 20 milles de son chemin, depuis l'extrémité de la section de trente milles allant du Lac Saint-Jean vers Chicoutimi, subventionnée par l'acte de la 51e Victoria, chapitre 3, vers Chicoutimi, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 64,000 00

178. A la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc, de la Baie Georgienne et du Lac Erié, pour 15 milles de son chemin, depuis le village de Tara, ou quelque point entre Tara et Hepworth, jusqu'à la ville d'Owen-Sound, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... ..... 48,000 00

179. A la Compagnie du chemin de fer d'Hereford, pour 15 milles de son chemin, depuis Cookshire jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Central de Québec à Dudswell, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité 48,000 00

180. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de la Massawippi, pour 15 milles de son chemin, depuis Ayer's-Flat jusqu'à Coaticook, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité 48,000 00

181. A la Compagnie de chemin de fer de Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, pour 20 milles de son chemin, depuis un point de ou près de Newboro et allant vers Palmer's-Rapids, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne depassant pas en totalité..... ..... 64,000 00

182. A la Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles, pour 4 milles de son chemin, depuis un point près du fleuve Saint-Laurent, dans le village de Gananoque, jusqu'à la jonction du chemin de fer du Grand Tronc à Gananoque, et pour 13 milles de son chemin, depuis la jonction de Gananoque du chemin de fer du Grand Tronc jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer de Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... . .... 54,400 00

183. Pour un chemin de fer partant du Cap Tourmente et allant vers la Malbaie, distance de 20 milles, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 64,000 00

184. A la Compagnie du chemin de fer *Amherstburgh, Lake Shore and Blenheim*, pour 20 milles de son chemin, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 64,000 00

La partie de la subvention de $3,200 par mille qui, aux termes de l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix-sept, et du présent acte, peut être payée à la Compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs pour les trente milles de son chemin compris entre le soixante-dixième et le centième milles, se dirigeant de Métapédiac vers l'est, sera applicable à la section du dit chemin de fer comprise entre les quarantième et soixante-dixième milles de ce chemin, dans une direction est à partir de Métapédiac, au lieu d'être applicable à la dite section de trente milles en premier lieu mentionnée, formant six mille quatre cents piastres par mille applicables à la section de trente milles en second lieu mentionnée; mais la disposition qui précède sera sujette à cette condition: que la dite compagnie entreprendra de compléter les trente milles de son chemin, entre les soixante-dixième et centième milles, se dirigeant vers l'est à partir de Métapédiac, dans un délai raisonnable, ne devant pas excéder quatre ans, qui sera fixé par arrêté en conseil, et sans aucune autre subvention de la part du gouvernement du Canada, et qu'elle déposera entre les mains du ministre des Chemins de fer et Canaux, comme garantie de la bonne et fidèle exécution de son entreprise, ses obligations pour un montant de deux cent mille piastres.

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies désignées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées, à moins qu'elles ne le soient déjà, dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quantre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention pour le tunnel sous la rivière Sainte-Claire, sur laquelle il sera payé quinze pour cent de la valeur du travail fait d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des Chemins de fer et Canaux.

L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil prescrira.

Et afin de dissiper tous doutes, il est par le présent déclaré et décrété que la disposition de l'acte passé en la cinquante-unième année du règne de Sa Majesté, sous le chapitre trois, relative à la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, étendait et étend les diverses subventions accordées pour aider à la dite compagnie jusqu'à quatre ans à compter de la sanction du dit acte, c'est-à-dire, à dater du vingt-deuxième jour de mai mil huit cent quatre-vingt-huit.

Par l'Acte spécial 52 Vic., ch. 5 (1889). (*Sanctionné le* 2 *mai* 1889.) :—

185. " Afin de permettre à la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs de la Qu'Appelle, du Lac Long et de la Saskatchewan de compléter sa voie ferrée entre Régina et quelque point sur la rivière Saskatchewan du Sud, à ou près Saskatoon, et de là vers le nord jusqu'à Prince-Albert, le Gouverneur en conseil pourra passer un contrat avec la dite compagnie pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles, pendant vingt ans, et pourra payer pour ce service, pendant la dite période, quatre-vingt mille piastres par année, de la manière suivante, savoir:—la somme de cinquante mille piastres sera payée annuellement lors de la construction de la voie jusqu'à un point à ou près Saskatoon, ce paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie ferrée jusqu'à ce point; et la balance de trente mille piastres sera payée annuellement lorsque la voie s'étendra jusqu'à Prince-Albert,—le dit paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie en dernier lieu mentionnée; toutefois, si la seconde portion de la dite voie ferrée n'était pas construite et en exploitation jusqu'à Prince-Albert dans les deux ans qui suivront l'achèvement de la voie jusqu'à la Saskatchewan du Sud comme susdit, le paiement de cinquante mille piastres cessera jusqu'à ce que la totalité de la voie soit terminée jusqu'à Prince-Albert."

Par l'acte 53 Vict., ch. 2 (1890). (*Sanctionné le* 16 *mai* 1890) :—

186. A la Compagnie du chemin de fer Montréal à Ottawa, pour 30 milles de sa ligne à partir de l'extrémité occidentale des 30 milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, vers Ottawa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totatité..... $ 96,000

187. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Waterloo, pour 11 milles de sa ligne de Waterloo à Elmira, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité... 35,200

188. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction du Nord et du Pacifique, pour une ligne de Gravenhurst à Callander, la balance non payée des subventions accordées par les actes 45 Victoria, chapitre 14, et 46 Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité..... 600

189. Pour un chemin de fer de Woodstock, *via* London, à Chatham, dans la province d'Ontario, 80 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, pour un chemin de fer d'Ingersoll, *via* London, à Chatham, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité... 256,000

190. A la Compagnie du chemin de fer Central de Sainte-Catherine à Niagara, pour 14 milles de sa ligne à partir de l'extrémité est des 20 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'à Hamilton, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 44,800

191. Pour un chemin de fer d'Ottawa à Morrisburg, 52 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité 166,400

192. A la Compagnie du chemin de fer d'Érié et Huron, pour 22 milles de sa ligne, de Petrolia, *via* Oil-Springs, à Dresden, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 70,400

193. A la Compagnie du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie, pour une ligne de Brockville à Westport, la balance non payée de la subvention accordée par l'acte 48-49 Victoria, chapitre 59, n'excédant pas en totalité..... $83,000

194. A la Compagnie du chemin de fer de Manitouline et de la Rive-Nord, pour 30 milles de son chemin depuis Little Current jusqu'à l'embranchement sur Algoma du Pacifique Canadien, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 96,000

195. A la Compagnie du chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et Occidental, pour 5 milles de son chemin, qui est un embranchement de la ligne-mère à Kakabeka-Falls, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 16,000

196. A la Compagnie du chemin de fer du Lac Erié et de la rivière Détroit, pour 50 milles de son chemin sur un parcours à être ffxé par le Gouverneur en conseil, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 160,000

197. A la Compagnie du chemin de fer de Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour 16 milles de son chemin depuis Babcaygeon jusqu'au chemin de fer Midland, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 51,200

198. A la Compagnie du chemin de fer de Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 36 milles de son chemin depuis l'extrémité nord-est des 200 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'à Smith's-Falls, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 115,200

199. A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa à Perry-Sound, pour 30 milles de son chemin depuis Eganville jusqu'à Barry's Bay, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 96,000

200. A la Compagnie du chemin de fer de Belleville au lac Nipissingue, pour 30 milles de son chemin, de Belleville à Tweed et de là à Bridgewater, une subvention ne dépassant pas $3,200 par milles et n'excédant pas en totalité..... 96,000

201. A la Compagnie du chemin de fer de Cobourg, Northumberland et du Pacifique, pour 30 milles de son chemin de Cobourg au chemin de fer d'Ontario et Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 96,000

202. A la Compagnie du chemin de fer de Saint-Stephen à Milltown, pour 3½ milles de son chemin, de Saint-Stephen à la ville de Milltown, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 11,200

203. A la Compagnie du chemin de fer de Woodstock à Centreville, pour 6 milles de son chemin depuis l'extrémité ouest des 20 milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'à la frontière internationale entre la province du Nouveau-Brunswick et l'Etat du Maine, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 19,200

204. Pour un chemin de fer depuis un point à ou près Frédéricton, *via* Oromoctou et Gagetown, jusqu'à un point sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick à l'ouest de la station de Westfield, pour 30 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 96,000

205. A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, pour 4½ milles de son chemin, distance non couverte par la subvention antérieure, depuis la tête du Grand Lac jusqu'au

chemin de fer Intercolonial, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... $14,400

206. A la Compagnie du chemin de fer de Montréal et Occidental, pour 70 milles de son chemin depuis Saint-Jérôme, dans une direction nord-ouest vers le Désert, dans la province de Québec, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas $5,161 par mille et n'excédant pas en totalité..... 361,270

Pourvu que la subvention par le présent accordée à la dite compagnie soit payée par versements lors de l'achèvement de chaque section du chemin de fer, comme suit, savoir :—

SECTIONS.	Longueur approximative en milles.
De Saint-Jérôme à Shawbridge.....	8
De Shawbridge à Saint-Sauveur.....	4
De Saint-Sauveur à Sainte-Adèle.....	6
De Sainte-Adèle au lac à la Fourche.....	6
Du lac à la Fourche à Sainte-Agathe.....	6½
De Sainte-Agathe à Saint-Faustin.....	14
De Saint-Faustin à Saint-Jovite.....	7½
De Saint-Jovite au lac du Sommet.....	8
Du lac du Sommet à la Chute aux Iroquois.....	7
De la Chute aux Iroquois vers le Désert.....	3

Ces versements devant être proportionnés à la valeur de la partie ainsi complétée comparativement à celle de toute l'entreprise à être établie comme susdit.

207. Pour 75 milles du chemin de fer depuis Shelburne, dans le comté de Shelburne, et depuis Liverpool, dans le comté de Queen, vers Annapolis, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, à être entrepris de manière à assurer sa construction jusqu'à Shelburne et Liverpool, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... $240,000

208. A la Compagnie du chemin de fer d'Inverness à Richmond, pour 50 milles de son chemin depuis Port-Hawkesbury jusqu'à Broadcove, une subvention ne dépassant pas $1,000 par mille et n'excédant pas en totalité..... 50,000

209. A la Compagnie du chemin de fer Intercolonial, pour un chemin de fer depuis Sherbrooke jusqu'à la frontière internationale, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 46 Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité..... 3,840

210. Pour compléter le chemin de fer de Montréal à Sorel depuis Saint-Lambert jusqu'à Sorel..... 40,000

211. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, pour 7½ milles de son chemin entre Hull et Aylmer, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 24,000

212. A la Compagnie du chemin de fer de Montréal au lac Maskinongé, pour 3½ milles de son chemin, distance non couverte par la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, entre Saint-Félix et le lac Maskinongé, dans la paroisse de Saint-Gabriel, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 11,200

213. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour un pont sur la rivière Nicolet et aussi un pont sur la rivière Saint-François, une subvention de 15 pour 100 sur la valeur de la construction, n'excédant pas..... 37,500

214. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 24 milles de son chemin depuis Drummondville jusqu'à Sainte-Rosalie, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... $76,800

215. A la Compagnie du chemin de fer du Grand-Nord, pour 15 milles de son chemin depuis un point à ou près Montcalm jusqu'au Pacifique Canadien entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 48,000

216. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation du lac Témiscamingue, pour 20 milles de son chemin depuis l'extrémité nord des 15 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'au Long-Sault, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.... 64,000

217. A la Compagnie du chemin de fer de Maskinongé au lac Nipissingue, pour 15 milles de son chemin depuis l'extrémité nord des 15 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, se dirigeant vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Matawin, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité. 48,000

218. A la Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent et d'Adirondack, pour 18 milles de son chemin depuis Valleyfield jusqu'à Huntingdon, sur le chemin de fer de Jonction de Montréal et Champlain, une subvention ne dépassant pas en totalité..... 57,600

219. A la Compagnie du chemin de fer de Québec-Central, pour 90 milles de son chemin depuis la station Saint-François, sur le chemin de fer de Québec-Central, jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest près de la rivière à l'Orignal, ou depuis un point sur le chemin de fer de Québec-Central entre la rivière Chaudière et la station de Tring, jusqu'à un point sur le chemin de fer International à ou près du lac Mégantic, au lieu de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, une subvention n'excédant pas $21,191.54 par année pendant 20 ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie, la dite subvention annuelle pendant 20 ans représentant un octroi en argent de..... 288,000

220. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles, pour donner accès dans la cité de Québec, une subvention n'excédant pas en totalité $30,000 ; aussi, pour 12 milles de son chemin depuis Lorette, *via* Charlesbourg, jusqu'à Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité $38,400..... 68,400

221. Pour un chemin de fer de Summerside à Richmond-Bay, dans la province de l'Ile du Prince-Edouard, 3 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité. 9,600

222. A la Compagnie du chemin de fer de la Colombie à Kootenay, pour 35 milles de son chemin depuis la décharge du lac Kootenay jusqu'à un point sur la rivière Colombie aussi près que possible du confluent des rivières Colombie et Kootenay, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité 112,000

223. Pour un chemin de fer depuis un point sur l'Intercolonial à travers la vallée de la Stewiacke, sur un parcours qui donnera des facilités de communication avec les établissements d'Iron-Mines, Springside, Upper-Stewiacke et Mosquodoboit, 25 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre

10, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... $80,000

224. Pour un chemin de fer de Frédéricton au village de Prince-William, dans la province du Nouveau-Brunswick, 22 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 70,400

225. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup, pour 22 milles de son chemin depuis le village de Prince-William vers la ville de Woodstock, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 70,400

226. A la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, pour 16 milles de sa ligne, depuis l'extrémité ouest des 20 milles de son embranchement à partir d'Edmunston, subventionnée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, dans la direction de la rivière Saint-François, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité 51,200

227. Pour un chemin de fer depuis l'extrémité nord des 14 milles pour lesquels une subvention a été accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Tobique, depuis Perth-Center vers Plaisted-Rock Island, 11 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 35,200

228. A la Compagnie du chemin de fer de Mount-Orford, pour 31 milles de sa ligne entre Eastman et Kinsbury, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 99,200

229. Pour un chemin de fer depuis Lachine-Bank, sur la ligne du Grand-Tronc, jusqu'à un point à ou près la Rivière-des-Prairies, distance de 15 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 48,000

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions, y compris celles accordées pour des chemins de fer sur une ligne s'étendant au delà du point auquel quelqu'une des compagnies ci-haut nommément désignées est autorisée à construire son chemin de fer, seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des sub-subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour de juillet prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, sauf le chemin de fer d'Érié et Huron, qui sera complété dans les deux ans qui suivront le premier jour de juillet prochain; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la Compagnie du chemin de fer d'Erié et Huron, sur laquelle le paiement sera fait seulement lors de l'achèvement des travaux, excepté aussi à l'égard

des subventions au chemin de fer d'Inverness à Richmond, qui seront payées lors de l'achèvement de chaque section de dix milles, conformément, autant que faire se pourra, avec l'arrangement conclu entre la compagnie et la municipalité d'Inverness, et suivant le quatrième article de l'acte de la législature de la Nouvelle-Ecosse, 1890, intitulé : *An Act to enable the county of Inverness to borrow money;* excepté aussi à l'égard des subventions de la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental pour des ponts sur les rivières Nicolet et Saint-François, et de la Compagnie du chemin de fer du Lac Saint-Jean, pour le pont sur la rivière Saint-Charles, sur lesquelles il sera payé quinze pour cent de la valeur du travail fait, d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des Chemins de fer et Canaux ; et excepté aussi à l'égard de la subvention accordée à la Compagnie du chemin de fer de Québec-Central, dont le premier paiement sera fait à l'expiration de douze mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement des travaux, et chaque paiement subséquent à l'expiration de chaque douze mois ensuite, pendant une période de vingt ans.

L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniformes par mille, que le Gouverneur en conseil prescrira.

Par l'acte special 53 Vict., ch. 5 (1890). (*Sanctionné le* 16 *mai* 1890) :—

230. Afin de permettre à la Compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton de construire la partie de son chemin de fer qui part d'un point de la ligne de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique dans la ville de Calgary et atteint un point de la rivière Saskatchewan du Nord près d'Edmonton, le Gouverneur en conseil pourra passer un contrat avec la dite compagnie pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles, pendant vingt ans, et pourra payer pour ce service, pendant la dite période, quatre-vingt mille piastres par année, de la manière suivante, savoir:—la somme de quatre-vingt mille piastres sera payée annuellement lors de la construction de la voie entre Calgary et un point sur la rivière Saskatchewan du Nord près d'Edmonton, ce paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie ferrée entre ces points ; toutefois, le Gouverneur en conseil pourra ordonner que cette somme soit payée en versements semi-annuels, et pourra permettre à la compagnie de la transporter par voie de garantie de toutes obligations ou valeurs qui pourront être émises par la compagnie au sujet de son entreprise.

SUBVENTIONS EN TERRES.

Par l'acte 47 Vict., ch. 7 (1884). (*Sanctionné le* 19 *avril* 1884) :—

1. " Le Gouverneur en conseil est par le présent autorisé, pour aider à la construction d'un chemin de fer entre quelque point du chemin de fer Canadien du Pacifique et la Baie d'Hudson, à faire une concession gratuite de pas plus de six mille quatre cents acres de terre par chaque mille de chemin de fer dans les limites du Manitoba, et de pas plus de douze mille huit cents acres par chaque mille dans les territoires du Nord-Ouest."

Par l'acte 48-49 Vict., ch. 60 (1885). (*Sanctionné le* 20 *juillet* 1885) :—

2. A la Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas trois mille huit cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie entre Medicine-Hat et les bancs de houille de la rivière du Ventre, distance d'environ cent dix milles.

3. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, entre son point de départ à Winni-

peg et son terminus au lac de l'Eau-Blanche (*Whitewater Lake*), distance d'environ cent cinquante milles.

4. A la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance comprise entre Portage-la-Prairie et la traverse du bras sud de la rivière Saskatchewan, à vingt milles de Prince-Albert, distance d'environ quatre cent trente milles.

5. A la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs de la Qu'Appelle, du lac Long et de la Saskatchewan, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de son point de départ, près de Régina, jusqu'aux eaux navigables du lac Long.

Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le Gouverneur en conseil ; et excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes de ces terres.

Par l'Acte 49 Vict., ch. 11 (1886). (*Sanctionné le* 2 *juin* 1886) :—

6. A la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer d'embranchement de la compagnie, partant d'un point de la ligne principale de ce chemin à ou près Todburn, et allant dans une direction nord-ouest, en traversant le comté de Russell, jusqu'à la rivière Assiniboine, près de la ville de Shellmouth, distance d'environ vingt-six milles.

7. A la Compagnie du chemin de fer Central du Nord-Ouest, ou à toute autre compagnie qui entreprendra la construction du chemin de fer ou d'un chemin de fer partant d'un point du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest, *via* Rapid-City, et allant à l'ouest, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance comprise entre la station de Brandon, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique ou le point du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest comme susdit, et Battleford, dans le district provisoire de la Saskatchewan, distance d'environ quatre cent cinquante milles.

8. A la Compagnie du chemin de fer de la Montagne-de-Bois à Qu'Appelle, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance à partir d'un point dans le township numéro quatre, dans le rang numéro trente, à l'ouest du second méridien, dans le système d'arpentage des terres fédérales, traversant la ville de Fort-Qu'Appelle, et allant rejoindre le chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest à un point qui sera fixé par le Gouverneur en conseil, distance d'environ deux cent quarante milles.

Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le Gouverneur en conseil ; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

L'article 4 de cet acte constitue une compagnie revêtue des pouvoirs de construire la ligne depuis Brandon, ou tout autre point indiqué, jusqu'à Battleford, subventionnée par le dit acte.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 22 (1887).

9. La subvention accordée par l'acte 49 Vict., ch. 60, à la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest, a été augmentée de 3,800 acres par mille à 3,840 acres.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 23 (1887). (*Sanctionné le* 23 *juin* 1887) :—

10. A la Compagnie du chemin de fer d'Alberta et d'Athabaska, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de quelque point sur la rivière aux Arcs, ou sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou entre Calgarry et Crowfoot Creek, jusqu'à un point près de l'emplacement de ville d'Edmonton, distance d'environ trois cents milles.

11. A la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs de la Qu'Appelle, du lac Long et de la Saskatchewan, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de l'extrémité nord de la partie de ce chemin de fer déjà complétée, à ou près Long-Laketon, sur les eaux navigables du lac Long, jusqu'au point ou près du point où le cinquante-deuxième parallèle de latitude croise la Saskatchewan-Sud, et de là au coude ou près du coude de la Saskatchewan-Nord, avec des embranchements sur Prince-Albert et Battleford, distance d'environ trois cent vingt-cinq milles.

12. A la Compagnie de Chemin de fer et de Houille de Medicine-Hat, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir d'un point de Medicine-Hat ou du voisinage, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'aux mines de houille, dans ou près les townships douze et treize, rang six, à l'ouest du quatrième méridien principal, distance d'environ huit milles; ces terres devant être choisies parmi celles qui sont à la disposition du gouvernement, à proximité de la ligne du chemin de fer de la compagnie.

"Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le Gouverneur en conseil; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres."

Par l'acte 52 Vict., ch. 4 (1889). (*Sanctionné le* 2 *mai* 1889) :—

13. A la Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), en sus de l'octroi prescrit par le premier article de l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre soixante, des terres fédérales n'excédant pas en étendue deux mille six cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie depuis la station de Dunmore, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à Lethbridge, sur la rivière du Ventre, terminus actuel du dit chemin de fer, distance de cent neuf milles et demi, cet octroi additionnel devant être fait seulement si la voie du dit chemin de fer a la largeur réglementaire; et aussi, à la dite Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie depuis Lethbridge jusqu'à la frontière internationale, distance d'environ cinquante milles.

14. A la Compagnie de Chemin de fer et de Houille de la Vallée du Daim, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie, depuis la station de Cheadle, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à son terminus à un point dans ou près le township vingt-neuf, rang vingt-trois, à l'ouest du quatrième méridien, distance d'environ cinquante-cinq milles.

15. A la Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest du Canada, des terres fédérales n'excédant pas en étendue dix milles acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de Calgary, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers le nord jusqu'à un point sur la rivière Saskatchewan du Nord, à ou près Edmonton, distance d'environ deux cent dix milles; et aussi, à la dite Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest du Canada, des terres fédérales n'excédant pas en étendue dix mille acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie à partir de Calgary, en allant au sud vers Lethbridge, distance d'environ cent vingt milles.

16. A la Compagnie de Chemin de fer et de Canal du lac Manitoba, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie depuis le Portage-la-Prairie jusqu'à l'extrémité sud du lac Manitoba, distance d'environ dix-sept milles.

Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

Le Gouverneur en Conseil pourra rendre l'octroi de terres autorisé par l'article trois de l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre onze, destiné à la ligne du chemin de fer de la Montagne-de-Bois à Qu'Appelle, d'environ deux cent quarante milles de longueur, applicable à la ligne du chemin de fer de la dite compagnie, telle qu'autorisée par l'acte concernant la Compagnie du chemin de fer de la Montagne-de-Bois à Qu'Appelle passé durant la présente session du parlement, aux mêmes termes et sujet aux mêmes conditions que ceux auxquels l'octroi ci-dessus mentionné avait été autorisé en faveur de la dite compagnie par l'acte en premier lieu cité au présent article.

Par l'Acte 53 Vict., chap. 4 (1890). (*Sanctionné le* 16 *mai* 1890) :—

17. A la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour un embranchement à construire à partir de Glenboro, et allant dans une direction ouest, sur un parcours d'environ soixante milles, jusqu'à un point sur l'embranchement projeté de la dite compagnie à partir de Brandon et se dirigeant vers le sud-ouest.

18. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour un embranchement à partir d'un point de ou près de Brandon, sur la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, et allant vers le sud-ouest jusqu'au township ou près du township trois, rang vingt-sept, à l'ouest du premier méridien principal, et de là vers l'ouest, sur un parcours total de cent milles; et aussi, un octroi semblable, au même taux par mille, pour l'embranchement projeté de la dite compagnie depuis un point sur la ligne qui vient d'être décrite, partant de ou près du township trois, rang vingt-sept, à louest du premier méridien principal, et se dirigeant vers l'est jusqu'à Deloraine. distance d'environ vingt-cinq milles, ce qui porte la longueur totale du chemin de fer auquel s'applique cet octroi à cent vingt-cinq milles.

19. A la Compagnie du chemin de fer de Brandon et du Sud-Ouest, des terres fédérales au chiffre de pas moins de six mille quatre cents acres par mille,

pour une voie ferrée à partir d'un point dans le township un, dans l'un des rangs vingt-trois ou vingt-quatre, à l'ouest du premier méridien principal, et allant jusqu'à Deloraine, distance d'environ dix-sept milles.

20. A la Compagnie du chemin de fer du Lac Seul, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près la station de Shelley, sur la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, et allant jusqu'à un point sur ou près le lac Vaseux, sur la rivière Winnipeg, distance d'environ dix-huit milles.

21. A la Compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie depuis Calgary jusqu'à un point de ou près d'Edmonton, sur la rivière Saskatchewan du Nord, distance d'environ cent quatre-vingt-dix milles; et aussi, un octroi de six mille quatre cents acres pour chaque mille de la ligne de la compagnie à partir de Calgary jusqu'à un point sur la frontière internationale entre le Canada et les Etats-Unis, distance d'environ cent cinquante milles.

22. A la Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales n'excédant pas en étendue trois mille huit cent quarante acres, pour chaque mille de la ligne de la compagnie entre Lethbridge et la passe du Nid-de-Corneille, distance d'environ cent milles.

23. A la Compagnie de chemin de fer et de canal du Lac Manitoba, des terres fédérales n'excédant pas une étendue de six milles quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée depuis Portage-la-Prairie jusqu'au lac Winnipégosis à ou près Portage-Meadow, distance d'environ cent vingt-cinq milles.

24. A la Compagnie du chemin de fer du Sud-Est du Manitoba, des terres fédérales n'excédant pas une étendue de six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée partant de Winnipeg et se dirigeant vers le sud ou le sud-est, jusqu'à un point sur le côté ouest du lac des Bois, distance d'environ cent dix milles.

Les dits octrois et chacun d'eux pourront être faits pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par des arrêtés en conseil pris à leur sujet; et, sauf ces conditions, les dits octrois seront à titre gratuit, à charge du paiement, par les concessionnaires respectifs, seulement des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

Les terres que le présent acte autorise d'octroyer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique seront prises et possédées, et il en pourra être disposé, quittes et nettes de toute charge sur les terres ou propriétés de la dite compagnie créée avant la sanction du présent acte.

Par l'Acte spécial 53 Vict., ch. 3 (1890). (*Sanctionné le* 26 *mars* 1890) :—

25. L'Acte 52 Vict., ch. 4, autorisant, par erreur, l'octroi de subventions en terres à la Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest, pour 50 milles entre Lethbridge et la frontière internationale, a été modifié, et la dite subvention accordée à la Compagnie de Chemin de fer et de Houille d'Alberta.

SUPPLÉMENT N° 1

DU

RAPPORT ANNUEL DU MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

Pour l'année expirée le 30 juin 1890.

STATISTIQUE DES CANAUX

POUR LA

SAISON DE NAVIGATION

1890.

OTTAWA:
IMPRIME PAR BROWN CHAMBERLIN, IMPRIMEUR DE SA TRÈS-EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE.

1891.

MATIÈRES.

PAGES

RAPPORT de B. H. Teakles, pour la saison de navigation expirée le 31 décembre 1890, avec les tableaux suivants à la page 46.. ....i à xliv

PAGE

Tonnage de certains articles transportés sur tous les canaux de l'Etat de New-York..... .. . 2
do do do le canal Welland. 4
do do acquittés à Buffalo et Tonawanda, en transit par le canal Erié. 6
do do acquittés à Oswégo, en transit par le canal Erié..... 7
do do acquittés à la descente sur le canal Welland..... 8
do do transportés sur le canal Welland en transit entre les ports des Etats-Unis.. 9
Tonnage des céréales transportées sur les canaux de Welland et New-York et les deux principaux chemins de fer qui leur font concurrence pour le commerce de transport entre le lac Erié et la mer 10
Tableau du fret qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains.... 11
Tableau des gros navires allégés à Port-Colborne..... 14
Tableau du fret passé à l'est du lac Erié jusqu'à Montréal..... 20
Tableau du fret passé à l'ouest de Montréal jusqu'au lac Erié..... 22
Tableau du fret passé à l'est par le canal Welland, de ports américains à des ports américains..... 24
Tableau des navires et leurs cargaisons de grain de ports à l'ouest de Port-Colborne jusqu'à Montréal ; la quantité transbordée à Kingston et la quantité transportée à Montréal..... 26, 28
Tableau de la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston sur des navires canadiens et américains.... 29
Etat comparatif de la quantité de grain transporté à Kingston pour 1889 et 1890 31
Tableau de la quantité d'avoine arrivée à Montréal par canaux et chemins de fer, et par navires..... 31
Tableau de la quantité de houille passée par le canal Welland... 32
Tableau de la quantité de houille passée par le canal Welland dans des navires du Canada et des Etats-Unis..... 32
Tableau de la quantité de houille qui a passé par les canaux du Saint-Laurent..... 32
Tableau de la quantité de fret qui a descendu le canal Welland jusqu'à Montréal, quantité aux ports d'Ontario, et quantité aux ports des Etats-Unis..... 33
Récapitulation..... 42
Tableau sommaire de la quantité de fret descendu par le canal Welland sur lequel pleins péages ont été payés 43
Tableau comparatif du revenu sur tous les canaux pour 1889 et 1890.... 44
Tableau comparatif de céréales et bois de service passés par tous les canaux pour 1889 et 1890..... . 46

PAGES

Statistique du trafic sur les canaux..... . ... 48 à 106
Tarif .. .. 107 à 119

N° DU TABLEAU. PAGE

6 Canal Welland, détails du trafic. 48
7 do do d'entier parcours... 52
8 do do du trafic local. 56
9 Canaux du Saint-Laurent, détails du trafic..... 60
10 do do d'entiers parcours..... 64
11 do do du trafic local..... 68

N° DU TABLEAU.		PAGE
12	Canaux de l'Ottawa, détails du trafic	72
13	Canal Chambly do	76
14	Canal Rideau do	79
15	Canal Saint-Pierre do	82
16	Canaux de la Vallée de la Trent, détails du trafic	83
17	Canal Murray, détails du trafic	86
18	Tableau du trafic sur les canaux ci-dessus mentionnés, suivant les classes	88
19	Tableau sommaire du trafic sur les canaux ci-dessus	94
20	Tableau du montant des péages perçus chaque mois sur tous les canaux	100
21	Tableau du nombre, du tonnage et de la nationalité des navires passés par tous les canaux	102
21½	Tableau comparatif du grand total du fret passé par tous les canaux	106
22	Tarif	108

SUPPLÉMENT

DU

RAPPORT ANNUEL DU MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
DIVISION DES RECETTES DES CANAUX,
OTTAWA, 4 mars 1891.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur la statistique des canaux, pour la saison de navigation de 1890.

Comme la question de la navigation des canaux prend tous les ans de l'importance, et attire particulièrement aujourd'hui l'attention des expéditeurs, j'ai enrichi mon rapport de certains renseignements relatifs au trafic sur les eaux de l'intérieur tirés principalement des rapports du recensement des Etats-Unis de 1890, lesquels, je crois, ne manqueront pas d'intérêt.

Il est à regretter qu'on n'ait pas au sujet de la navigation des eaux de l'intérieur des données aussi complètes pour le Canada.

RECETTES.

Les recettes totales, à l'exclusion des loyers de chutes d'eau, sont comme suit pour les trois dernières années:—

Pour 1888	$321,433 93
1889	381,109 31
1890	348,059 51

En comparant les statistiques de 1889 avec celles de 1890, l'on s'apercevra que les recettes brutes ont diminué de $33,049.80.

Les diverses augmentations et diminutions sont comme ci-dessous:—

	Augmentation.	Diminution.
Sur le canal Welland	.....	$ 24,799 46
Sur les canaux du Saint-Laurent	$ 3,997 12	
Sur le canal Chambly	.....	2,549 37
Sur le canal Rideau	.....	951 00
Sur les canaux de l'Ottawa	.....	8,709 19
Sur le canal Saint-Pierre	.....	999 75
Sur les eaux de la vallée de la Trent	216 66	
Sur le canal Murray	745 19	
Total	$ 4,958 97	$ 38,008 77
Total de la diminution	.....	$ 33,049 80

Ces chiffres sont cependant quelque peu modifiés par des remboursements autorisés par des arrêtés du conseil dont il est question ci-après.

Sur les recettes afférentes à 1889 il a été remboursé sur le grain $48,725.80, et en 1890 $41,635.46, ce qui chiffre la diminution réelle pour 1890 à $25,959.46.

Les exportateurs et les expéditeurs de Montréal ayant demandé que la réduction des péages sur les grains fût continuée, Son Excellence en conseil a, le 26 février 1890, pour la saison 1890 seulement, réduit à 2 cts par tonne les péages sur les grains qui passeraient par les canaux de Welland et du Saint-Laurent à destination de Montréal ou de ports à l'est de cette dernière ville.

Le péage complet sur le canal Welland a été perçu, et l'on a remboursé la réduction autorisée de 18 cts par tonne sur preuve que le grain avait été délivré à Montréal.

Sur la quantité de grain, soit 245,932 tonneaux de grain qui ont passé le canal Welland en destination de ports américains, 16,433 tonneaux ont été transbordés à Ogdensburg et ont passé par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal.

Comme c'était là un nouvel état de choses dans le transbordement du grain pour Montréal, et qui n'était pas prévu à l'époque où a été passé l'arrêté du conseil qui établit une modération des péages sur le grain, il n'a pas été jugé qu'un transbordement de grain dans un port américain devait bénéficier de l'arrêté du conseil du 27 février 1890. Sur les instances des expéditeurs et d'autres, Son Excellence en conseil a passé, le 22 novembre 1890, un arrêté du conseil autorisant une remise des péages payés sur les canaux de Welland et du Saint-Laurent, excédant 2 cts par tonneau sur la quantité de grains ainsi transbordée à Ogdensburg pour Montréal.

En vertu de cet arrêté du conseil $2,957.94 ont été remis sur les péages du canal Welland sur le grain transbordé à Ogdensburg pour Montréal, et $232.04 sur les péages des canaux du Saint-Laurent.

MODÉRATION DES PÉAGES SUR L'AVOINE.

En 1887, 1888 et 1889 l'avoine n'était pas incluse dans la liste des céréales admises à la modération de péages sur le canal Welland, vu que l'on ne considérait pas l'avoine de l'ouest comme un article d'exportation. Sur les instances de la chambre de commerce de Montréal Son Excellence le gouverneur en conseil a, le 5 mai 1890, placé l'avoine destinée à l'exportation de Montréal ou d'autres ports à l'est de ce dernier, sur la liste des articles admis à une modération réduisant à (2) deux cts par tonneau le péage sur le canal Welland pour la saison de 1890.

Les résultats n'ont pas répondu à l'attente des expéditeurs. Il n'est passé par les canaux que deux cargaisons représentant un total de 51,706 boisseaux. Les arrivées d'avoine à Montréal, ainsi que les envois en Europe par le Saint-Laurent pour les quatre dernières années, donnent les chiffres suivants:

	Arrivé par le canal.	Arrivé par le canal et les mins de fer.	Envoyé en Europe par le fleuve Saint-Laurent.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
1887	341,568	794,316	403,360
1888	123,213	665,220	Nil.
1889	119,958	932,708	19,920
1890	200,896	1,649,083	210,000

Ces chiffres viennent tout à fait à l'appui de la décision qu'on avait prise, et dont la justesse trouve encore une confirmation dans les lignes suivantes, tirées du rapport de la chambre de commerce de Montréal pour 1890 :

"Quoi qu'un peu moins considérable que l'année dernière, l'exportation du grain a été plus profitable pour ceux qui s'en sont occupés. Dans la province de Québec les récoltes n'ont pas été bonnes, et ont été probablement les moins fortes de plusieurs années, l'avoine ayant si peu donné qu'il faut celle du Manitoba pour combler le déficit, et il en a déjà été reçu une grande quantité."

La quantité d'avoine qui est passée par le canal Welland, de ports américains à des ports américains (Oswégo et Ogdensburgh) pendant les sept dernières années, est comme ci-dessous :—

	Boisseaux.
Pour 1884	574,643
1885	51,882
1886	281,761
1887	708,823
1888	1,559,411
1889	1,617,176
1890	1,590,000

QUANTITÉ DE GRAIN DESCENDU PAR LE CANAL WELLAND.

Le mouvement de l'orge, du maïs, de l'avoine, des pois, du seigle et du blé, descendus par le canal Welland, de ports à l'ouest de Port-Colborne, a été comme suit pendant les onze dernières années :—

	Quantité descendue à Montréal sur laquelle il a été accordé une modération de péage.	Quantités sur lesquelles a été payé le plein péage.	
		Allant à des ports de l'Ontario.	De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1880	333,806	.....	47,029
1881	143,127	.....	64,351
1882	180,694	.....	63,881
1883	186,814	10,650	121,876
1884	142,194	12,153	104,537
1885	96,569	11,909	117,346
1886	203,940	9,881	151,551
1887	185,034	11,838	134,868
1888	160,358	25,599	169,664
1889	267,769	19,075	213,766
1890	228,513	16,899	245,932

* On a accordé sur le grain descendu à Montréal par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent, une modération de péages de 10 cts par tonneau en 1884 et jusqu'en juin 1885, et 18 cts par tonneau du 1er juillet 1885 à décembre 1890.

On verra par ce qui précède que le mouvement du grain entre ports américains par la voie du canal Welland a augmenté régulièrement chaque année, de 47,029 tonneaux qu'il était en 1880, à 245,932 tonneaux en 1890; l'augmentation étant de 198,903 tonneaux pendant la décade, et de 32,166 tonneaux pour le dernier exercice. De son côté, le mouvement du grain vers Montréal accuse une diminution de 39,256 tonneaux pour le dernier exercice et de 104,293 tonneaux pendant les dix ans qui ont suivi 1880.

Le mouvement de l'orge, du maïs, de l'avoine, des pois, du seigle et du froment arrivés à Montréal par les chemins de fer Grand-Tronc et du Pacifique, a été comme il suit pendant les neuf dernières années, suivant les rapports :—

	Tonneaux.
Pour 1882	75,026
1883	98,672
1884	142,231
1885	160,821
1886	165,613
1887	191,760
1888	113,794
1889	94,943
1890	119,208

Les quantités des articles similaires qui ont fait le parcours des canaux du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, pendant la même période, ont été comme ci-dessous :

	Tonneaux.
Pour 1882	230,055
1883	263,368
1884	174,496
1885	134,824
1886	272,133
1887	237,881
1888	166,191
1889	275,414
1890	242,571

MOUVEMENT DU GRAIN VERS LA MER PAR LES DIFFÉRENTES VOIES QUI SE FONT CONCURRENCE.

Mouvement du grain de l'ouest descendu à Montréal par la voie entière des canaux du Saint-Laurent :—

	Tonneaux.
Pour 1889	275,414
1890	242,571
Diminution	32,843

Mouvement du grain arrivé à Montréal par les chemins de fer Canadien du Pacifique et Grand-Tronc :—

	Tonneaux.
Pour 1889	94,943
1890	119,208
Augmentation	24,265

Mouvement du grain vers la mer par les canaux du New-York :—

	Tonneaux.
Pour 1889	1,242,804
1890	1,131,289
Diminution	111,615

Mouvement du grain vers la mer par les chemins de fer de New-York :—

	Tonneaux.
Pour 1889	2,481,501
1890	3,045,302
Augmentation	563,801

Les augmentations et diminutions accusées en 1890 relativement à 1889 dans le mouvement du commerce de transport aux ports de marée, par les différentes routes, se chiffrent comme ci-dessous :—

	Augmentation.	Diminution.	Augmentation.	Diminution.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Par 100.	Par 100.
Sur les canaux du Saint-Laurent	.....	32,843	.....	11·92
do ch. de fer Canadien du Pacifique et Grand-Tronc	24,265	.....	25·55	.....
do canaux de New-York	....	111,615	.....	8·94
do chemins de fer de New-York	563,801	.....	22·72	.....

TRANSBORDEMENT DU GRAIN.

Suit un tableau de la quantité de grain passé par le canal Welland en destination de Kingston, pour les cinq dernières années :—

Sur des navires canadiens :—

	Tonneaux.
1886, 244 cargaisons	143,330
1887, 284 do	178,233
1888, 182 do	143,025
1889, 208 do	165,117
1890, 203 do	184,275

Dans des navires américains :—

	Tonneaux.
1886, 97 cargaisons	62,222
1887, 19 do	12,477
1888, 60 do	43,667
1889, 114 do	108,358
1890, 35 do	35,560

En 1888, deux navires canadiens ont porté à Montréal leurs cargaisons intactes, soit 1,064 tonneaux de grain ; en 1889, un seul, chargé de 425 tonneaux ; et en 1890, trois, portant 1,281 tonneaux.

En 1888, trente-neuf navires canadiens ont été allégés à Kingston ; cinquante quatre en 1889, et soixante et trois en 1890.

Deux cent un navires ont été déchargés à Kingston en 1888 ; 267 en 1889, et 172 en 1890.

Le relevé suivant donne les quantités de grains transbordées à Port-Colborne en 1890 et pendant les trois années précédentes.

Le nombre total des navires chargés de grains qui ont été allégés dans ce port en 1890 a été de 83, contre 47 l'année dernière.

Le nombre des navires qui ont été déchargés et qui ne sont pas entrés dans le canal, était de 3 en 1889. Il n'y en a pas eu en 1890.

L'allégement représente les quantités ci-dessous :—

—	1887.	1888.	1889.	1890.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Blé	83,850	11,440	37,222	4,310
Maïs	263,277	133,014	254,690	773,687
Orge	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.
Avoine	do	do	8,218	44,294

Les déchargements dans ce port des navires qui ne sont pas entrés dans le canal donnent les quantités suivantes :—

—	1887.	1888.	1889.	1890.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Blé	Nil.	72,592	8,608	Nil.
Maïs	do	23,575	Nil.	do
Orge	do	Nil.	do	do
Avoine	do	do	do	do

Malgré l'agrandissement du canal Welland, le nombre des navires qui ont eu à s'alléger d'une partie de leur cargaison variant de 80 à 45 tonneaux, a atteint 83, c'est-à-dire a été plus grand qu'en aucune année depuis 1880.

On verra à l'annexe J, p. 14, que sur ce nombre 81 sont des vapeurs américains, et 2 des voiliers américains.

MODÉRATION DES PÉAGES SUR LA HOUILLE.

A l'instance des expéditeurs et autres intéressés dans le commerce de la houille, Son Excellence le gouverneur général en conseil, à la date du 11 avril 1890, a autorisé, pour la saison de navigation seulement, une modération des péages de 20 à 10 cts le tonneau sur la houille bitumineuse allant vers l'est sur le canal Welland.

Les résultats n'ont pas répondu à l'attente, le mouvement de 1890 étant de 3,659 tonneaux de moins qu'en 1889, et 31,728 de moins qu'en 1886.

Sur les 23,396 tonneaux de houille passés par le canal Welland en destination de l'est en 1890, 22,781 tonneaux ont été transportés par des navires canadiens, et 615 tonneaux par des navires des Etats-Unis.

Pour les chiffres de plusieurs années *voir* la page 32.

MOUVEMENT DU COMMERCE SUR LE CANAL WELLAND, PAR LES NAVIRES CANADIENS ET DES ÉTATS-UNIS, À DESTINATION DE L'EST ET DE L'OUEST.

La totalité du fret passé par le canal Welland dans toute sa longueur dans le cours de la saison de 1890 a atteint le chiffre de 978,692 tonneaux.

Sur cette quantité 290,066 tonneaux étaient à destination de l'ouest et 688,626 tonneaux à destination de l'est.

Sur le fret à destination de l'est les navires canadiens ont porté 326,149 tonneaux et ceux des Etats-Unis 362,477; tandis que les premiers ont transporté 72,340 tonneaux du fret destiné à l'ouest et les seconds 217,726 tonneaux.

Sur le total du fret les navires canadiens ont transporté 398,479 tonneaux, et ceux des Etats-Unis 580,203 tonneaux.

TRANSPORT EN DROITURE ENTRE MONTRÉAL ET LES PORTS DES LACS ÉRIÉ, MICHIGAN, ETC.

La totalité du mouvement du fret à destination de l'est et de l'ouest par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent entre le lac Erié et Montréal, a été comme suit pour les dix dernières années.

	* A destination, de l'est. Tonneaux.	† A destination, de l'ouest. Tonneaux.
1881	169,213	37,190
1882	108,835	24,488
1883	205,394	27,488
1884	168,715	9,425
1885	132,968	16,115
1886	244,514	16,801
1887	213,834	14,075
1888	183,899	19,310
1889	298,197	25,370
1890	231,746	31,951

FRET ENTRE PORTS DES ÉTATS-UNIS.

La totalité du fret passé à l'est et à l'ouest par le canal Welland entre ports des Etats-Unis a été comme suit pour les dix dernières années.

	A destination de l'est. Tonneaux.	A destination de l'ouest. Tonneaux.
1881	96,266	97,907
1882	110,286	172,520
1883	174,912	257,699
1884	163,998	243,081
1885	168,212	216,297
1886	244,916	239,562
1887	189,427	151,074
1888	221,062	213,689
1889	297,353	266,231
1890	318,259	215,698

On verra ainsi que le mouvement vers l'est par le canal Welland, entre ports des Etats-Unis, accuse une grande augmentation, c'est-à-dire de 96,266 à 318,259 tonneaux pendant la décade, et de 20,906 tonneaux pour la dernière année.

* Admis en franchise sur les canaux du Saint-Laurent, par arrêté du conseil du 21 avril 1881, et primé d'une modération de péage de 18 cts par tonneau pour le grain sur le canal Welland, en 1885, 1886, 1887, 1888, 1889 et 1890.

† Admis en franchise sur le canal Welland par arrêté du conseil du 21 avril 1881.

J'annexe à ce rapport des tableaux qui font la suite de la comparaison statistique établie dans des rapports précédents entre les quantités des principaux articles expédiés par le canal Welland et les quantités d'articles similaires expédiés par des routes concurrentes des Etats-Unis.

En se reportant au tableau H, qui indique les quantités de céréales expédiées à des ports de marée, on remarquera qu'il en a été transporté par les canaux de New-York 1,167,901 tonneaux en 1890, tandis qu'il en avait été transporté 1,296,896 en 1889, et 2,371,090 en 1880.

Il a été transporté des céréales par le chemin de fer New-York Central, l'Erié, et le New-York, West-Shore et Buffalo :—

En 1890	4,336,199	En 1884	3,639,805
1889	3,654,984	1883	4,422,461
1888 *	3,197,634	1882	3,888,557
1887	3,847,766	1880	4,732,385
1886	3,802,262	1869	1,087,809
1885	4,105,594		

Le tableau suivant est le relevé des quantités de céréales expédiées pendant les vingt dernières années à des ports de marée par la voie des canaux et des chemins de fer de l'Etat de New-York :—

——	Canaux.	Chemins de fer.	Total.	Part des canaux.
1869	1,302,613	1,087,809	2,390,422	·545
1870	1,295,010	1,766,457	3,061,467	·423
1871	1,850,198	2,205,589	4,055,787	·456
1872	1,674,320	1,870,614	3,544,934	·472
1873	1,745,171	2,036,992	3,782,163	·461
1874	1,767,598	2,791,517	4,559,115	·387
1875	1,305,550	2,343,241	3,648,791	·357
1876	1,064 293	2,875,803	3,940,096	·270
1877	1,498,984	2,493,683	3,992,667	·375
1878	1,912,734	3,695,764	5,608,498	·341
1879	1,833,399	4,353,617	6,187,016	·296
1880	2,371,090	4,732,385	7,103,475	·333
1881	1,116,561	4,983,722	6,100,283	·183
1882	1,118,776	3,885,557	5,004,333	·223
1883	1,379,000	4,422,461	5,801,461	·237
1884	1,236,986	3,639,805	4,876,791	·253
1885	1,063,310	4,105,594	5,168,904	·205
1886	1,489,886	3,802,262	5,292,148	·281
1887	1,539,403	3,847,766	5,387,169	·285
1888	1,166,958	3,197,734	4,364,692	·267
1889	1,296,896	3,654,984	4,951,880	·262
1890	1,167,901	4,336,199	5,504,100	·212

* Farine et grain seulement.

La totalité du fret passé par les canaux dans le cours de la saison de 1890 se répartit comme suit :—

Canaux.	Animaux.	Produits forestiers.	Produits manufacturés.	Marchandises.	Produits agricoles.	Total. Tonneaux.
Welland	49	169,960	27,895	296,040	522,221	1,016,165
Saint-Laurent	1,197	124,130	76,185	332,671	319,670	853,853
Chambly	259	90,029	4,921	103,434	3,764	202,407
Ottawa	1,168	633,982	862	9,724	5,619	651,355
Rideau	36	87,559	2,334	20,979	2,666	113,574
Saint-Pierre	.....	2,567	.....	20,032	9,632	32,231
Murray	42	8,321	1,558	5,756	3,106	18,783
Vallée de la Trent	.....	24,021	27	588	43	24,679

Sur la totalité du fret passé par le canal Welland les produits agricoles comptent pour plus de la moitié.

Sur les canaux du Saint-Laurent la totalité du fret a été de 853,853 tonneaux, dont 319,670 étaient des produits agricoles et 332,671 des marchandises.

Sur les canaux de l'Ottawa, le total du fret a été de 651,355 tonneaux, dont 633,982 étaient des produits forestiers.

Les chemins de fer Canadien du Pacifique et Canada Atlantique sont devenus de redoutables rivaux des canaux de l'Ottawa pour le transport du bois scié du district de l'Ottawa. On rapporte comme suit la quantité du bois transporté d'Ottawa et Hull par les deux chemins en 1889 et 1890 :—

	1889.	1890.
Bois scié (pieds, m. de p.)	125,937,719	.....
Bardeaux	.....	.....

D'après les rapports le bois de toute espèce exporté d'Ottawa et de Hull aux Etats-Unis en 1890 est évalué comme suit :—

Par chemin de fer, à	$2,019,212 00
" navires, à	1,009,788 00

Quantités transportées par les canaux de l'Ottawa pendant la même période :—

	1889.	1890.
Bois scié (pieds, m. de p.)	368,910,600	318,456,600
Bardeaux	5,184,000	4,992,000

La quantité de grain importée de Chicago au Canada, par le lac, dans le cours de 1890 a été, d'après les rapports, de 3,477,642 boisseaux, et la quantité passée en transit, de 4,695,221 boisseaux.

La valeur totale du fret importé de Chicago au Canada a été, d'après les rapports, de $1,887,758.22 ; sur ce chiffre les navires canadiens ont eu une part de $1,149,771.54, dont les détails sont comme suit :—

Expéditions de grain (en transit et importation) de Chicago, par le lac, 1890.

Envoyé à	Maïs.			Avoine.			Blé.	Seigle.	Total.
	Transit.	Importation.	Total.	Transit.	Importation.	Total.	Importation.	Importation.	
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Montréal	.....	371,046	371,046	.....	29,823	29,823	233,670	.....	634,539
Prescott	.....	113,267	113,267	.....	.....	.....	.....	.....	113,267
Kingston	.....	1,821,246	1,821,246	.....	25,573	25,573	401,626	40,028	2,288,473
Walkerville	.....	32,836	32,836	.....	.....	.....	.....	.....	32,836
Toronto	.....	75,076	75,076	.....	.....	.....	.....	.....	75,076
Port-Edward	217,886	.....	217,886	134,333	.....	134,333	.....	.....	352,219
Collingwood	721,351	21,300	742,651	841,917	.....	841,917	.....	.....	1,584,568
Midland	940,299	203,563	1,143,862	469,097	.....	469,097	.....	.....	1,612,959
Owen-Sound	139,940	.....	139,940	191,052	108,588	299,640	.....	.....	439,580
Sarnia	543,219	.....	543,219	496,127	.....	496,127	.....	.....	1,039,346
Total	2,562,695	2,638,334	5,201,029	2,132,526	163,984	2,296,510	635,296	40,028	8,172,863

QUANTITÉ et valeur des importations de Chicago au Canada, par le lac, 1890.

ARTICLES.		NAVIRES DES ETATS-UNIS.		NAVIRES CANADIENS.		TOTAL.	
		Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
			$ cts.		$ cts.		$ cts.
Maïs	Boiss.	1,349,192	577,583 06	1,289,142	543,166 94	2,638,334	1,120,750 00
Blé	"	111,179	100,568 00	524,117	524,048 30	635,296	624,616 30
Avoine	"	134,161	12,382 62	29,823	12,537 50	163,984	54,920 12
Seigle	"	.....	.....	40,028	20,140 00	40,028	20,140 00
Graine d'herbe	"	.....	.....	780	1,450 00	780	1,450 00
Farine	Brls.	6	38 25	3,601	11,948 80	3,607	11,987 05
Farine de maïs	"	.....	.....	2,057	6,613 50	2,057	6,613 50
Tourteau	Liv.	.....	.....	8,000	85 00	8,000	85 00
Porc	"	.....	.....	282,600	18,766 00	282,600	18,766 00
Bœuf	"	.....	.....	4,000	275 00	4,000	275 00
Viandes	Brls.	.....	.....	550	66 00	550	66 00
Suif	Liv.	.....	.....	218,975	9,718 00	218,975	9,718 00
Rails d'acier	Tons.	501	17,239 75	.....	.....	501	17,239 75
Marchandises générales	Colis.	.....	.....	372	956 50	372	956 50
Total		.....	737,811 68	.....	1,149,771 54	.....	1,887,583 22

Le bulletin du recensement des Etats-Unis, du 31 janvier 1891, porte à un total de 27,460,260 tonneaux le mouvement des marchandises sur navires américains pendant la saison de 1889, sur les lacs. Sur ce chiffre 4,506,554 tonneaux étaient des produits agricoles ; 14,448,551 tonneaux, des produits miniers ; 64,728 tonneaux, des produits animaux ; 6,857,257 tonneaux, du bois; et 1,583,170 tonneaux, des produits manufacturés et divers articles.

Suit le détail :—

MOUVEMENT DU COMMERCE DE TRANSPORT sur les lacs pour la saison de 1889.—Non compris le commerce de cabotage entre les ports canadiens.

Articles.	Tonneaux.
Totalité	27,460,260
Classe I—Produits agricoles—	
Blé	969,150
Maïs	1,929,614
Autre grain	503,117
Farines, etc	992,066
Autres produits de la ferme	112,607
Total	4,506,554
Classe II—Produits des mines et des carrières—	
Houille	6,105,799
Minerai de fer	7,677,107
Pierre (toute sorte)	311,015
Sel	296,513
Autres produits des mines et des carrières	58,117
Total	14,448,551
Classs III—Autres produits—	
Produits animaux	64,728
Bois	6,857,257
Total	6,921,985
Classe IV—	
Articles manufacturés, marchandises diverses, etc., etc	1,583,170

Ces données sont compilées des bordereaux de 107 ports.

Voici comment s'exprime M. Keep, secrétaire du *Lake Carriers' Association*, de Buffalo, sur la flotte marchande américaine sur les grands lacs :

" En 1890 la flotte marchande américaine des lacs consiste en 2,055 navires d'un tonnage net de 826,360 tonneaux, et d'une valeur de $58,128,500. Sur le nombre des navires 1,153 sont à vapeur, représentant un tonnage de 523,702 tonneaux, et une valeur de $48,434,350. Neuf cent deux sont des voiliers, d'un tonnage de 302,658 tonneaux et une valeur de $9,644,150. Sur le nombre des vapeurs 232 sont de plus de 1,000 tonneaux nets, et 110 dépassent 1,500 tonneaux. Il est intéressant de noter que, dans le cours de l'année dernière, la flotte à vapeur des lacs a dépassé la flotte à vapeur américaine de toute la côte de l'Atlantique. Le rapport de l'inspecteur contrôleur général des navires à vapeur, qui vient d'être publié, fait voir que dans le cours de 1889, le tonnage des vapeurs inspectés était, sur les grands lacs, de 515,418·97 tonneaux; sur la côte de l'Atlantique, de 506,863·42 tonneaux; et sur les côtes du Pacifique et du golfe et sur les rivières de l'Ouest à la fois, de 368,102·16 tonneaux. La croissance de cette flotte des lacs est encore plus étonnante que son nombre et sa valeur. *L'Inland Lloyd's Register* donne comme valeur totale de la flotte des lacs $30,597,450 pour 1886, tandis qu'en 1890 elle est de $58,128,500. *La flotte des lacs a presque doublé de valeur en quatre ans.* Ce qui est encore plus remarquable c'est le

changement qui s'est produit dans le type des navires employés. En 1886 il y avait 21 steamers de plus de 1,500 tonneaux nets; en 1890 il y en a 110. En 1886 il y avait six navires d'acier sur les lacs, leur valeur étant de $694,000; en 1890 il y en a 68, d'une valeur de $11,964,500." * * * * * * * * *

"Le commerce de transport sur les lacs a augmenté encore plus rapidement que le tonnage de la flotte. La grande augmentation dans la rapidité des navires, en conséquence de l'adoption générale de plus grands navires munis de machines à triple détente de grande puissance, et la grande amélioration apportée dans les moyens d'embarquer et de débarquer la houille et le minerai, ont grandement augmenté la quantité de produits que peut déplacer la flotte pendant la saison."

Le rapport officiel du canal des chutes Sainte-Marie pour la saison 1889, fait voir qu'en 1889, 7,516,022 tonneaux de fret ont passé par le canal, et que la valeur de ce fret était de $83,732,527.15. Le fret qui passe par ce canal donne une idée juste de celui qui se meut sur les lacs. Si l'on calcule à la même valeur moyenne le volume tout entier du fret transporté par la flotte des lacs, dans le cours de la dernière saison, on arrive au chiffre de $305,432,041.72."

Les rapports donnent comme suit la quantité totale de fret passée par le canal du Sault en 1890 :—

	Tonneaux.
Allant vers l'est	6,428,838
Allant vers l'ouest	2,612,375
Total	9,041,213

d'une valeur estimative de $102,214,048.70.

Les détails suivants sur la flotte des grands lacs sont tirés du dernier recensement des Etats-Unis.

Classification des navires.	Nombre des navires.			Tonnage.			Valeur.		
		Augment. relativement à 1889.	Diminut. relativement à 1889.		Augment. relativement à 1889.	Diminut. relativement à 1889.		Augment. relativement à 1889.	Diminut. relativement à 1889.
"A"—*Structure.*							$	$	$
Vapeurs à roues latérales.	42	3	...	16,949	506	.....	2,209,500	46,500	.....
Vapeurs à hélice de moins de 1,000 tonneaux.. ..	431	22	....	154,232	4,439	. ...	13,905,600	1,252,800	.....
Vapeurs à hélice d'entre 1,000 et 1,500 tonneaux.	122	6	....	155,611	7,098	.....	11,804,000	425,000	....
Vapeurs à hélice d'au delà de 1,500 tonneaux.....	110	35	....	188,390	58,155	.....	17,737,000	5,935,000	.....
Remorqueurs....	448	22	....	12,520	197	.....	2,778,250	74,500	....
Goélettes..	577	....	3	158,620	.... ..	5,665	4,726,150 ..	....	221,350
Barges.....	325	23	...	144,038	7,811	.....	4,968,000	658,500	.....
"B"—*Substance.*									
Acier...	68	27	....	99,457	49,673	.....	11,964,500	4,640,000	.....
Fer.....	39	5	....	24,673	223	....	2,638,000	29,500	.....
Composite.....	13	4	....	13,554	3,558	.....	1,465,000	386,000	.....
Bois.....	1,935	72	....	688,676	19,087	.....	42,061,000	3,115,450	....
"C"—*Voiles ou vapeur*									
Vapeurs...	1,153	88	....	523,702	70,395	.. ..	48,434,350	7,733,800	.....
Voiliers.....	902	20	....	302,658	2,146	. .. .	9,694,150	437,150	.....
Totaux.....	2,055	108	. ..	826,360	72,541	.....	58,128,500	8,170,950	.....

La concurrence que se font les chemins de fer et la flotte des lacs pour le transport du fret de l'ouest aux ports de marée continue d'être très vive, et ne l'a peut-être jamais été autant que durant la dernière saison, comme on peut voir par l'extrait suivant du rapport de M. John King, président du chemin de fer *New-York, Lake Erie and Western*, pour l'exercice terminé le 30 septembre 1890, et présenté aux directeurs et actionnaires le 20 novembre 1890.

" L'augmentation des affaires a nécessité l'achat de 500 wagons à bascule qui " ont coûté $217,933.20; il a aussi fallu 1,000 wagons qu'a fournis le *Wyoming Car* " *Trust*, pour le transport du charbon de la *Pennsylvania Coal Company*; et de plus " 130 wagons à grain d'une capacité de 1,000 boisseaux chacun, par l'entremise de " l'*Erie Elevator Company*, ce qui fait à votre compagnie un total de 500 wagons de " ce modèle." * * * * * * *

" On remarquera qu'en commun avec presque tous les principaux chemins de " fer des Etats-Unis, votre compagnie accuse cette année une très grande augmen- " tation dans ses recettes brutes, tandis que les résultats nets sont beaucoup moins " satisfaisants. La chose est due à un concours de circonstances, dont la principale " se trouve être les très bas prix du transport, surtout celui d'entier parcours. Votre " compagnie a été obligée d'adopter pour le commerce d'entier parcours les prix " établis par les lignes concurrentes, bien que ces prix fussent réduits à des chiffres " non rémunératifs et beaucoup plus bas qu'il n'était nécessaire en face de l'immense " volume de fret à transporter. Quelques-unes des lignes principales de l'ouest " insistent sur des prix très bas pour le fret en destination de l'est, afin d'attirer aux " chemins de fer le commerce qui autrement aurait passé par les lacs.

" Les résultats n'ont pas répondu à l'attente de ces compagnies; le mouvement " sur les lacs a été plus grand que d'ordinaire. On a démontré combien il est absurde " de tenter par la réduction des prix de transport, de détourner des lacs même les " frets des classes inférieures, au profit des chemins de fer, tant que la navigation est " ouverte. On en a à maintes reprises fait la tentative par le passé, et toujours sans " succès.

" En outre de ces difficultés, la concurrence dans le service a grandement " augmenté le coût de l'exploitation comparativement aux avantages gagnés. Il n'y " a pas un grand nombre d'années la rapidité moyenne des trains de marchandises " dépassait rarement dix milles à l'heure; aujourd'hui la moyenne de ces trains sur " votre chemin est de vingt-cinq milles à l'heure. A cette époque les locomotives " des trains de marchandises pesaient trente tonneaux, aujourd'hui elles en pèsent " soixante. Les rails de la voie pesaient 56 livres à la verge; aujourd'hui votre " compagnie pose des rails de 80 livres.

" Il a été posé l'année dernière, sur la ligne principale de l'Erié proprement dit, " 18,497 tonneaux de rails d'acier, dont 13,883 du modèle de 80 livres, et les rails " d'acier moins forts ont été enlevés; ceux-ci ont été à leur tour posés sur les embran- " chements, et la compagnie en est arrivée au point où toutes les lignes-mères, ses " embranchements et ses voies d'évitement sont en acier. Mais on doit ne pas perdre " de vue que les lignes-mères sont munies de rails d'acier très lourds, tandis qu'on en " enlève le vieux fer et du vieil acier, et que la différence de valeur entre les deux, " qui est très grande, est portée au compte des frais d'exploitation.

" La grande augmentation dans la force et le poids des locomotives d'aujour- " d'hui, et dans la capacité du matériel roulant, en même temps que la grande vitesse " à laquelle sont aujourd'hui conduits les trains de marchandises, sont autant de " choses qui ont contribué à la nécessité d'employer de grandes sommes à la recons- " truction virtuelle de la voie sur toutes les principales lignes de votre compagnie."

En consultant les rapports fournis par les chemins de fer aux autorités de l'Etat de New-York, et la statistique des canaux présentée à la législature du même Etat, je trouve que sur le tonnage total du fret et des marchandises qui ont circulé par

les canaux et les chemins de fer, le mouvement sur les canaux de l'Etat est représenté dans les proportions suivantes :—

	Pour 100.		Pour 100.
En 1859	68·9	En 1880	25·1
1869	47·0	1881	18·5
1870	38·9	1882	19·0
1871	38·9	1883	18·7
1872	40·1	1884	19·0
1873	34·9	1885	17·1
1874	31·7	1886	16·9
1875	28·4	1887	16·3
1876	24·6	1888	18·8
1877	28·3	1889	15·1
1878	27·1	1890	13·9
1879	23·7		

Le total collectif en 1890 a été de 2,158,157 tonneaux de plus que celui de 1889, et représente une différence en plus de 25,171,024 tonneaux comparativement à 1869.

Le mouvement se divise cemme suit :—

	Tonnage total.	Part des canaux.
En 1859	5,485,076	·6890
1869	12,453,174	·4705
1870	15,148,274	·3895
1871	15,844,152	·3896
1872	16,631,609	·4012
1873	18,200,208	·3497
1874	18,283,547	·3174
1875	17,101,758	·2841
1876	16,948,627	·2462
1877	17,489,770	·2833
1878	19,017,301	·2719
1879	22,590,766	·2373
1880	25,706,586	·2512
1881	27,857,394	·1859
1882	28,693,054	·1905
1883	30,167,119	·1877
1884	26,293,844	·1905
1885	27,543,948	·1718
1886	31,168,744	·1698
1887	34,029,791	·1632
1888	26,244,610	·1883
1889	35,466,042	·1514
1890	37,624,199	·1394

M. P. Bird Price, inspecteur en chef du grain pour la ville de Chicago, rapporte comme suit la quantité de grain inspectée pendant la saison de 1890, et les moyennes du contenu de chaque wagon pour un certain nombre d'années.

	Boisseaux.
Inspecté à l'arrivée	204,506,701
" au départ	85,744,408
Total inspecté en 1890	290,251,109

Les arrivées accusent une augmentation de 2,432 wagons et 65,610,333 boisseaux relativement à l'année 1880, et de 23,073 wagons et 30,836,204 boisseaux relativement à 1889.

Les moyennes du contenu de chaque wagon ont été comme suit:—

Années.	Boisseaux.	Années.	Boisseaux.
En 1877	416	En 1884	601
1878	451	1885	608
1879	460	1886	641
1880	491	1887	673
1881	520	1888	685
1882	559	1889	684
1883	572	1890	727

PRIX DU FRET.

Les rapports donnent comme suit la moyenne du fret payé pour le transport du grain de Buffalo à New-York, par le canal Erié:

Pour 1887	$4\frac{6}{10}$	cts par	boisseau.
1888	$3\frac{4}{10}$	do	do
1889	$4\frac{8}{10}$	do	do
1890	$3\frac{87}{100}$	do	do

Le prix le plus élevé pour la saison de 1890 a été de $4\frac{2}{10}$ cts par boisseau.

De Chicago à Buffalo, par les lacs, le fret a été de $1\frac{1}{4}$ à $3\frac{1}{2}$ cts par boisseau.

De Chicago à Kingston ou Ogdensburgh, de 3 à 5 cts par boisseau.

De Chicago à Montréal par les lacs et les canaux, de $5\frac{1}{2}$ à $6\frac{3}{4}$ cts par beisseau.

On verra, par les états qui accompagnent le présent rapport, que les prix du transport sont beaucoup plus élevés par chemin de fer que par eau, et malgré cela les chemins de fer ont pu attirer à eux la plus forte partie du mouvement vers l'est.

COMMERCE EN TRANSIT DES ÉTATS-UNIS.

Sur la valeur totale du commerce en transit des Etats-Unis pour 1890, il en a été reçu pour $16,002,384 des possessions britanniques de l'Amérique du Nord; sur cette somme il en est venu pour $12,450,246 de Québec, de l'Ontario, du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, et pour $3,552,138 des autres possessions britanniques.

Sur les envois des Etats-Unis en transit, il y a eu pour $27,335,678 en destination des possessions britanniques de l'Amérique du Nord, et sur ce chiffre il a été envoyé pour $21,140,198 à Québec, à l'Ontario, au Manitoba et aux Territoires du Nord-Ouest.

On trouvera dans les Etats qui accompagnent le présent rapport les détails des prix de transport par les lacs et les canaux pour 1888 et 1890; les prix de transport par chemins de fer pour 1889; le commerce en transit des Etats-Unis, ainsi qu'une circulaire de D. Manning, secrétaire du département du trésor, à Washington, en date du 24 juillet 1885, et des instructions adressées aux agents de douane à Duluth.

Si la modération des péages du canal Welland est accordée sur le grain transbordé à Ogdensburg pour Montréal, il faudra, à Ogdensburg et à Cornwall, des arrangements comme ceux qui existent respectivement à Duluth et Kingston.

Je désire rendre ici témoignage à la bonté avec laquelle le chef du bureau de la statistique, du département de la trésorerie, à Washington ; M. Keep, secrétaire de la *Lake Carriers' Association*, à Buffalo ; M. King, président de la Cie du chemin de fer *New-York, Lake Erie and Western*, les chambres de commerce de Chicago, Détroit, Duluth et autres, m'ont fourni maints renseignements utilisés dans le présent rapport.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
B. H. TEAKLES,
Premier commis, recette des canaux.

M. A. P. BRADLEY, secrétaire,
Département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

FRET du grain de Chicago à l'est, par les lacs, pour la saison de 1890.

Semaine terminée le.	Jusqu'à Buffalo.		Jusqu'à Ogdensburg ou Kingston.		Jusqu'à Montréal. — (Par bateaux à vapeur.)	
	Blé, le boisseau.	Maïs, le boisseau.	Blé, le boisseau.	Maïs, le boisseau.	Blé, le boisseau.	Maïs, le boisseau.
	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.
5 avril	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	.....
12 do	$2\frac{3}{4}$	$2\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	.....
19 do	$2\frac{1}{4}$ et $2\frac{1}{2}$	2	.....	$4\frac{1}{2}$ et 5	.....	.....
26 do	2	$1\frac{3}{4}$	.....	$4\frac{3}{4}$	.....	.....
3 mai	$1\frac{7}{8}$	$1\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	.....
10 do	$1\frac{7}{8}$	$1\frac{1}{2}$	.....	4	.....	.....
17 do	$1\frac{7}{8}$	$1\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	.....
24 do	$1\frac{1}{2}$	$1\frac{1}{4}$	.....	$3\frac{1}{4}$	.....	$5\frac{3}{4}$
31 do	2	$1\frac{3}{4}$	.....	.....	.....	.....
7 juin	2	$1\frac{3}{4}$	.....	.....	.....	$5\frac{1}{2}$
14 do	$2\frac{1}{4}$	2	.....	$3\frac{3}{4}$	.....	$6\frac{1}{4}$
21 do	$2\frac{1}{4}$	2	.....	.....	.....	$6\frac{1}{4}$
28 do	$2\frac{1}{4}$	$2\frac{1}{4}$	.....	$3\frac{3}{4}$	.....	.....
5 juillet	$2\frac{1}{4}$	$2\frac{1}{4}$	.....	4	.....	.....
12 do	$2\frac{1}{4}$	2	.....	$3\frac{1}{2}$	.....	.....
19 do	$2\frac{1}{4}$	2	.....	.....	.....	.....
26 do	$2\frac{1}{8}$	$1\frac{7}{8}$	.....	.....	.....	.....
2 août	$1\frac{1}{2}$	$1\frac{1}{4}$	.....	$3\frac{1}{4}$	.....	.....
9 do	$1\frac{1}{2}$	$1\frac{1}{4}$ et $1\frac{3}{8}$	.....	.....	.....	$5\frac{1}{2}$
16 do	$1\frac{1}{2}$	$1\frac{1}{4}$	.....	.....	.....	.....
23 do	$1\frac{1}{2}$ et $1\frac{5}{8}$	$1\frac{1}{4}$	.....	3	.....	$5\frac{3}{4}$
30 do	$1\frac{1}{2}$	$1\frac{1}{4}$	.....	$3\frac{1}{2}$	.....	6
6 septembre	$1\frac{3}{4}$	$1\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	$6\frac{1}{4}$
13 do	2	$1\frac{3}{4}$	.....	$3\frac{1}{2}$	.....	.....
20 do	2	$1\frac{3}{4}$	.....	.....	.....	.....
27 do	2	$1\frac{3}{4}$ et $1\frac{7}{8}$	.....	.....	.....	.....
4 octobre	$2\frac{1}{4}$	2	$4\frac{1}{8}$	.....	.....	.....
11 do	$2\frac{1}{8}$ et $2\frac{1}{4}$	$1\frac{7}{8}$	.....	.....	.....	$6\frac{3}{4}$
18 do	$1\frac{3}{4}$	$1\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	$6\frac{1}{4}$
25 do	$1\frac{3}{4}$	$1\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	.....
1er novembre	$1\frac{3}{4}$	$1\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	.....
8 do	$1\frac{1}{2}$	$1\frac{3}{8}$	.....	.....	.....	.....
15 do	$1\frac{3}{4}$ et 2	$1\frac{1}{4}$	.....	.....	.....	.....
22 do	2	2	.....	5	.....	.....
29 do	3	3	.....	.....	.....	.....

FRET DU GRAIN PAR LE LAC ET LE CANAL ÉRIÉ.

TABLEAU du fret du blé et du maïs de Chicago à Buffalo, Oswego ou Kingston (par voiliers), et à Montréal (par bateau à vapeur), et à New-York, par le lac et le canal Erié, pour chaque semaine de la saison de navigation 1889.

Semaine terminée le	Jusqu'à Buffalo.		Jusqu'à Oswego ou Kingston.		Jusqu'à Montréal (par bateau à vapeur).		De Buffalo à New-York par le canal Erié.		De Chicago à New-York, par le lac et le canal, y compris les frais à Buffalo.	
	Blé, le boisseau.	Maïs, le boisseau.	Blé, le boiss.	Maïs, le boiss.	Blé, le boiss.	Maïs, le boiss.	Blé, le boiss.	Maïs, le boiss.	Blé, le boiss.	Maïs, le boiss.
	cts.	cts.			cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.
13 avril ..	2½ à 2¾	2¼ à 2½	Pas de ligne régulière.	Pas de ligne régulière.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
20 do ..	2½ à 2⅞	2¼ à 2⅞			.....	.....	.....	.....	.....	.....
27 do ..	2½	2¼			.....	.....	.....	.....	.....	.....
4 mai ..	2½ à 2¾	2¼			.....	.....	4	3⅝	7⅜ à 7⅝	6¾
11 do ..	2¼ à 2⅞	2 à 2⅛			.....	.....	4	3⅝	7⅛ à 7¼	6½ à 6⅝
18 do ..	2¼	2			.....	.....	4	3⅝	7⅛	6¼
25 do ..	2 à 2⅞	1¾ à 1⅞			.....	.....	4	3⅝	6⅞ à 7	6¼ à 6⅜
1er juin ..	2¼	2			.....	.....	4	3⅝	7⅛	6½
8 do ..	2¼	2			.....	.....	4	3⅝	7⅛	6½
15 do ..	2¼	2			.....	6⅞	3¾	3⅜	6⅞	6¼
22 do ..	2 à 2¼	1¾ à 2			6	.....	3¾	3⅜	6⅝ à 6⅞	6 à 6¼
29 do ..	2	1¾			.....	.....	3¾	3⅜	6⅝	6
6 juill...	2	1¾			.....	.....	3¾	3⅜	6⅝	6
13 do ..	2 à 2¼	1¾ à 2			.....	.....	3¾	3⅜	6⅝ à 6⅞	6 à 6¼
20 do ..	2¼	2			.....	.....	4	3⅝	7⅛	6½
27 do ..	2	1¾			.....	.....	4	3⅝	6⅞	6½
3 août...	2 à 2¼	1¾ à 2			7	.....	4	3⅝	6⅞ à 7⅛	6¼ à 6½
10 do ..	2⅜	2¼			.....	.....	4	3⅝	7¼	6¾
17 do ..	2½ à 2¾	2¼ à 2½			7¼	.....	4	3⅝	7⅜ à 7⅝	6¾ à 7
24 do ..	2¾ à 3	2½ à 2¾			.....	.....	4¼	3⅞	7⅞ à 8⅛	7¼ à 7½
31 do ..	3⅛	2¾ à 3			.....	.....	4½	4	8¼	7⅝ à 7⅞
7 sept...	3⅛ à 3¼	2¾ à 3			.....	.....	4½	4	8½ à 8⅝	7⅝ à 7⅞
14 do ..	3⅛	2⅝			.....	.....	5	4½	8¾	8
21 do ..	2⅞ à 3	2⅝ à 2¾			.....	.....	5	4½	8¾ à 8⅞	8 à 8⅛
28 do ..	3	2¾			.....	.....	5	4½	8⅞	8⅛
5 oct....	2⅞ à 3	2⅝ à 2¾			.....	.....	5	4½	8¾ à 8⅞	8 à 8⅛
12 do ..	3 à 3⅛	2¾ à 2⅞			.....	.....	5	4½	8⅞ à 9	8⅛ à 8¼
19 do ..	3⅛ à 3¼	2¾ à 2⅞			.....	.....	5	4½	9 à 9¼	8⅛ à 8¼
26 do ..	3	2¾			.....	.....	5	4½	8⅞	8⅛
2 nov....	3	2¾ à 2⅞			.....	.....	5	4½	8⅞	8⅛ à 8¼
9 do ..	2¼	2			.....	.....	5	4⅜	8⅛	7¼
16 do ..	2⅛	1⅞ à 2			.....	.....	5	4⅜	8	7⅛ à 7¼
23 do ..	3¼	2¼ à 3			.....	.....	5	4⅜	9⅛	7½ à 8¼

FRET PAR LES LACS (BATEAUX À VAPEUR) ET LES CHEMINS DE FER, POUR LA SAISON DE 1889.

TABLEAU des frets de la farine, du blé et du maïs par bateaux à vapeur de Chicago à Buffalo ou Erié, et de là par chemins de fer.

Semaine terminée le	Jusqu'à Buffalo.			Jusqu'à New-York.			Jusqu'à Boston.			Jusqu'à Philadelphie.			Jusqu'à Baltimore.		
	Farine, le baril.	Blé, le boiss.	Maïs, le boiss.	Farine, le baril.	Blé, le boiss.	Maïs, le boiss.	Farine, le baril.	Blé, le boiss.	Maïs, le boiss.	Farine, le baril.	Blé, le boiss.	Maïs, le boiss.	Farine, le baril.	Blé, le boiss.	Maïs, le boiss.
	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.
13 avril	20	2½	2¼	40	9¼	8¾	50	12	11¼	.....	.....	.....	.....	.....	.....
20 "	20	2½	2¼	40	8½	8	50	11½	10¾	36	7⅞	7½	34	7⅝	7¼
27 "	20	2½	2¼	40	8½	8	50	11½	10¾	36	7⅞	7½	34	7⅝	7¼
4 mai	20	2½	2¼	40	8½	8	50	11½	10¾	36	7⅞	7½	34	7⅝	7¼
11 "	20	2½	2	40	8¼	7¾	50	11¼	10½	36	.....	.....	34	.....	.....
18 "	20	2½	2	40	8¼	7¾	50	11	10¼	36	.....	7¼	34	.....	6¾
25 "	20	2½	2	40	8¼	7¾	50	11	10¼	36	.....	.....	34	.....	7
1er juin	20	2½	2	40	8¼	7¾	50	11	10¼	36	.....	.....	34	.....	.....
8 "	20	2½	2	40	8¼	7¾	50	11	10¼	36	.....	7¼	34	.....	7
15 "	20	2½	2	40	8¼	7¾	50	11	10¼	36	.....	6½	34	.....	6¼
22 "	20	2½	2	40	8¼	7¾	50	11	10¼	36	.....	6½	34	.....	6¼
29 "	20	2½	2	40	8¼	7¾	50	11	10¼	36	.....	6¼	34	.....	6
6 juill.	20	2	1¾	40	8¼	7¾	50	11	10¼	36	.....	6½	34	.....	6
13 "	20	2¼	2	40	8	7½	50	10¾	10	36	.....	6½	34	.....	6¼
20 "	20	2¼	2	40	8¾	7½	50	11	10¼	36	.....	7¼	34	.....	6¼
27 "	20	2	1¾	40	8	7¼	50	10¾	10	36	.....	7	34	.....	6½
3 août	20	2	1¾	40	8	7¼	50	10¾	10	36	8¾	.....	34	8	6½
10 "	20	2¼	2¼	40	8	7¼	50	10¾	10	36	8¾	.....	34	8	6½
17 "	20	2¾	2½	40	8¼	7½	50	11	10¼	36	.....	.....	34	.....	.....
24 "	20	2¾	2½	40	8½	7¾	50	11¼	10½	36	.....	.....	34	.....	.....
31 "	20	2¾	2½	40	9	8¼	50	11¾	11	36	.....	7½	34	.....	7¼
7 sept.	20	3¼	3	40	9	8¼	50	11¾	11	36	.....	7½	34	.....	7¼
14 "	20	3	2¾	40	9	8¼	50	11¾	11	36	8¼	.....	34	7⅞	6⅞
21 "	20	3	2¾	40	9	8¼	50	11¾	11	36	.....	7⅞	34	.....	6⅞
28 "	20	3	2¾	40	9	8¼	50	11¾	11	36	.....	.....	34	.....	.....
5 oct.	20	3	2¾	40	9	8¼	50	11¾	11	36	.....	8¼	34	.....	7⅜
12 "	20	3	2¾	40	9½	8½	50	12¼	11½	36	.....	7¾	34	.....	7¼
19 "	20	3	2¾	40	9½	8½	50	12	11¼	36	.....	.....	34	.....	7¼
26 "	20	3	2¾	40	9½	8½	50	12	11¼	36	.....	.....	34	.....	.....
2 nov.	20	3	2¾	40	10½	9½	50	12	11¼	36	.....	.....	34	.....	.....
9 "	20	3	2¾	40	10½	9½	50	12	11	36	.....	7	34	.....	6½
16 "	20	2¼	2	40	9½	8½	50	12	11	.....	.....	.....	34	.....	.....
23 "	20	2¾	2½	40	8¾	7¾	50	11½	10½	.....	.....	.....	.....	.....	.....

MOYENNES du prix de transport du blé et du maïs, par boisseau, de Chicago à New-York, pour les saisons de 1858 à 1889 inclusivement.

ANNÉE DE CALENDRIER.	MOYENNES PAR BOISSEAU.					
	Maïs.			Blé.		
	Par lacs et canaux.	Par lacs et chemins de fer.	Par chemin de fer seulement.	Par lacs et canaux.	Par lacs et chemins de fer.	Par chemin de fer seulement.
1858	·127	.....	·3619	·1550	.....	·3861
1859	·1570	.....	·3248	·1663	.....	·3480
1860	*·0833	.....	·3248	*·095	.....	·3480
1861	*·1062	.....	·3881	*·1210	.....	·4158
1862	*·0957	.....	·4480	*·1062	.....	·4800
1863	*·063	.....	·4592	*·072	.....	·4920
1864	*·09	.....	·5600	*·0952	.....	·60
1865	*·0864	.....	·4188	*·0894	.....	·4488
1866	*·1075	.....	·4312	*·1377	.....	·4620
1867	*·0511	.....	·4176	*·08	.....	·4475
1868	*·0604	.....	·3532	*·0802	.....	·3784
1869	*·0584	·2355	·3320	*·0651	·2520	·3557
1870	*·06	·2220	·28	*·0677	·2250	·30
1871	*·0754	·2372	·2968	*·0687	·2542	·3180
1872	*·1072	·2660	·3266	*·1110	·2950	·3499
1873	*·0816	·2298	·2893	*·0917	·2461	·3102
1874	*·0382	·1388	·2450	*·0400	·1709	·2625
1875	*·034	·1303	·2240	* 0378	·1389	·2400
1876	†·0875	·1079	·1574	†·0982	·1136	·1686
1877	†·0959	·1406	·1890	†·1109	·1546	·2050
1878	†·0883	·1053	·1652	† 0996	·1209	·1770
1879	†·1049	·1220	·1456	†·1187	·1313	·1774
1880	†·1341	·1443	·1748	†·1313	·1580	·1980
1881	†·0777	·0942	·1340	†·0867	·1049	·1440
1882	†·0672	·1028	·1350	† 0723	·1091	·1447
1883	†·0803	·11	·1512	†·0901	·1163	·1620
1884	†·0655	·085	·1232	†·07	·10	·1320
1885	†·063	·0801	·1232	†·0654	·0902	·1320
1886	†·0845	·1120	·14	†·0910	·12	·1500
1887	†·0850	·1120	·1470	†·0950	·12	·1575
1888	†·0671	·1026	·1354	†·0705	·1114	·1450
1889	†·0632	·0819	·126	†·0692	·0897	·1500

* Jusqu'à Buffalo seulement. † Y compris les frais à Buffalo et les péages.

PRIX DU TRANSPORT A L'EST PAR CHEMINS DE FER.

TABLEAU des prix du transport de certaines denrées de Chicago à certains endroits de l'est, wagon complet, au cours de 1889.

De Chicago aux endroits nommés ci-contre.	New-York, N.-Y.	Philadelphie, Penn.	Baltimore, Md.	Boston, Mass.	Hartford, Conn.	Providence, R.I.	Portland, Me.	Montréal, Can.	Prescott, Can.	Toronto, Can.	Pont suspendu, N.-Y.	Buffalo, N.-Y.	Albany et Troy, N.-Y.	Pittsburg, P.	Wheeling, Virg. de l'ouest.	Bellaire, O.	Harrisburg, P.	Scranton, P.	Wilmington, Del.
	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.
1er janvier — Farine, le baril.	50	46	44	60	60	60	60	50	50	30	30	30	48	30	30	30	44	46	46
1er janvier — Grain, le 100 lbs	25	23	22	30	30	30	30	25	25	15	15	15	24	15	15	15	22	23	23
1er janvier — Provisions, le 100 lbs.	30	28	27	35	35	35	35	30	30	17½	17½	17½	28	17½	17½	17½	27	28	28
13 juillet, maïs, le 100 lbs	20	18	17	25	25	25	25	.....	.....	.....	12½	12½	20	12½	12½	12½	17	18	18
27 nov. do do	20	18	17	25	25	25	25	20	20	12½	12½	12½	20	12½	12½	12½	17	18	18

TABLEAU des moyennes du fret du blé et du maïs sur les lacs et le canal Erié depuis 1880.

Année.	Fret, de Buffalo à New-York.			Péages.			Fret, non compris les péages.			Fret sur les lacs.		
1880.	c.	m.	fr.	c.	m.	fr.	c.	m.	fr.	c.	m.	fr.
Blé	6	5	0	1	0	3	5	4	7	5	7	0
Maïs	6	0	0	0	9	6	5	0	4	5	0	0
1881.												
Blé	4	8	8	1	0	3	3	8	5	3	4	0
Maïs	4	3	7	0	9	6	3	4	1	2	9	2
1882.												
Blé	5	3	8	1	0	3	4	3	5	2	6	1
Maïs	4	8	7	0	9	6	3	9	1	2	2	1
1883.												
Blé	4	8	8	En franchise.			.....			3	4	7
Maïs	4	4	7	do			.....			3	1	1
1884.												
Blé	4	2	0	En franchise.			.....			2	0	7
Maïs	3	7	6	do			.....			1	8	4
1885.												
Blé	3	8	1	En franchise.			.....			3	0	6
Maïs	3	4	8	do			.....			1	7	1
1886.												
Blé	5	0	3	En franchise.			.....			3	6	1
Maïs	4	5	5	do			.....			3	3	7
1887.												
Blé	4	4	4	En franchise.			.....			4	0	3
Maïs	4	0	4	do			.....			3	7	7
1888.												
Blé	3	4	1	En franchise.			.....			2	4	9
Maïs	3	0	1	do			.....			2	3	3
1889.												
Blé	4	3	7	En franchise.			.....			2	5	3
Maïs	3	9	4	do			.....			2	2	5

TABLEAU des frets sur les lacs pour les années 1887 à 1890.

Année.	De Toledo		
	à Ogdensburg.	à Kingston.	à Montréal.
1887.	Cts.	Cts.	Cts.
Blé	6 et 7	.....	6½
Maïs		3½	5 à 6½
1888.			
Blé	4½ à 6	3½	5½
Maïs	5	.....	5¾ à 6
1889.			
Blé	5 à 5⅞	3	Pas de rapports d'envois.
Maïs	.....	.....	

Ce qui suit fera voir la valeur du commerce de transport des marchandises en transit ou transbordées dans les Etats-Unis selon le rapport annuel du chef du bureau de la statistique, du département de la trésorerie, à Washington, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890, sur le commerce des Etats-Unis avec l'étranger :

"DENRÉES EN TRANSIT OU TRANSBORDÉES, 1868–90.

"Les denrées qui entrent aux Etats-Unis pour être immédiatement transportées "dans des pays étrangers par voie des Etats-Unis, ou pour être immédiatement "transbordées dans nos ports et expédiées en pays étrangers, ne sont pas traitées "comme importations dans la statistique. Le transport de ces denrées forme cependant un important élément de notre commerce de transport. Avant 1868, les "arrivées de ces denrées entraient dans la statistique des importations et les sorties "dans celle des exportations."

Le tableau suivant indique la valeur des marchandises arrivées de pays étrangers pour être immédiatement transportées dans des pays étrangers par voie des Etats-Unis, ou pour être immédiatement transbordées dans des ports des Etats-Unis et expédiées en pays étrangers.

VALEURS TOTALES des marchandises arrivées de pays étrangers pour traverser immédiatement le territoire américain, ou pour être immédiatement transbordées dans des ports des Etats-Unis et expédiées en pays étrangers, pour chaque année, de 1868 à 1890 inclusivement.

Exercice terminé le 30 juin.	Pays de provenance.						Pays de destination.						Valeurs totales des marchandises entrées et sorties.
	Grande-Bretagne et Irlande.	Allemagne.	Possessions britanniques de l'Amérique du Nord.	Mexique.	Cuba.	Autres pays.	Grande-Bretagne et Irlande.	Allemagne.	Possessions britanniques de l'Amérique du Nord.	Mexique.	Cuba.	Autres pays.	
	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$
1868	10,664,576	132,074	4,864,209	14,967	4,263,621	1,576,157	2.025,023	3,212,123	14,375,419	481,643	116,521	1,304,875	21,515,604
1869	10,891,698	150,382	5,852,678	60.715	2,373,474	1,767,037	2.693,525	1,547,602	15,033,821	448,300	72,875	1,299,861	21,095,984
1870	10,210,455	302,806	7,215,973	103,977	3,309,227	2,049,422	2,946,053	2,116,249	16,689,037	321,331	135,915	983,275	23,191,860
1871	13,473,915	322,110	7,954,060	344,179	1,367.573	1,913,200	4,031,319	1,033,307	18,406,475	346,872	345.224	1,211,840	25,375,037
1872	17,633,231	227,232	9,276,169	174,104	2,227,422	1,847,162	2,743,494	2,263,819	24,042,790	358,151	179,570	1,797,496	31,385,320
1873	19,144,815	250,704	13,394,693	286,607	5,737,904	1,284,462	5,144,175	5,622,325	26,784,184	235,113	319,771	1,993,617	40,099,185
1874	18,832,900	211,907	14,163,690	151,920	4,563,869	926,390	5,391,201	3,866,642	27,310,739	665,214	520,493	1,096,387	38,850,676
1875	18,657,276	325,648	18,042,577	115,527	1,759,308	1,785,947	7,229,912	1,495,285	29,800,295	1,155,004	248,358	757,429	40,686,283
1876	14,304,197	290,489	22,591,902	226,315	2,962,963	1,686,789	11,791,200	2,958,558	24,419,888	1,129,440	600,061	1,163,508	42,062,655
1877	13,732,085	337,897	12,471,695	158,852	1,095,451	1,460,793	7,758,501	1,108,298	18,977,153	329,577	306,311	776,933	29,256,773
1878	10,084,510	378,768	12,204,058	146,822	3,041,957	1,481,033	9,577,050	2,905,230	12,912,685	316,664	319,611	1,305,908	27,337,148
1879	8,795,340	521,917	12,081,095	222,320	1,954,042	1,521,153	8,175,951	2,252,572	12,889,587	330,968	174,757	1,272,032	25,095,867
1880	10,314,139	620,704	17,134,747	239,655	3,606,099	1,942,405	10,856,579	3,658,477	17,042,103	300,148	224,848	1,775,594	33,857,749
1881	14,898,052	721,844	17,002,046	217,444	2,642,550	2,222,122	9,122,079	2,729,246	23,356,264	671,008	177,340	1,648,121	37,704,048
1882	18,911,637	755,560	28,543,178	380,100	5,662,926	3,812,058	11,592,806	5,336,361	37,595,484	800,025	319,257	2,421,526	58,065,459
1883	20,242,222	1,149,195	29,802,820	281,309	3,126,069	4,276,712	11,089,865	2,758,994	39,312,568	2,282,473	352,552	3,081,875	58,878,327
1884	14,036,694	948,901	13,419,227	408,124	3,655,568	4,345,878	5,288,389	2,960,488	22,939,385	2,748,434	221,061	2,656,635	36,814,392
1885	11,064,186	1,140,548	13,523,613	308,293	4,853,354	3,545,544	7,235,519	3,771,524	19,700,458	1,262,515	119,376	2,346,146	34,435,538
1886	13,142,644	1,462,414	10,861,020	216,078	6,797,879	4,558,229	8,510,097	3,803,566	20,241,079	1,279,399	452,700	2,751,423	37,038,264
1887	17,977,200	1,670,952	11,504,721	111,635	6,780,853	4,720,760	10,052,219	4,353,992	22,187,955	2,002,476	608,121	3,561,358	42,766,121
1888	13,707,240	1,817,511	8,342,817	120,497	4,820,846	4,534,298	6,853,195	2,551,043	15,611,656	3,766,180	563,539	3,997,596	33,343,209
1889	19,080,647	2,582,456	11,336,123	296,654	9,054,736	5,052,610	9,233,659	4,581,064	22,146,975	4,781,110	892,158	5,768,287	47,403,253
1890	20,664,427	2,735,546	16,002,384	639,050	9,759,256	5,898,763	10,656,465	5,097,434	27,335,678	4,944,149	1,215,399	6,450,301	55,699,426

Pour 1890 ce commerce se répartit entre les pays et les ports suivants :—

Sur les $16,002,384 qui représentent la valeur des marchandises reçues des possessions britanniques de l'Amérique du Nord, $12,450,246 représentent les marchandises venues des provinces de Québec, d'Ontario, du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, et $3,552,138, celles venues des autres possessions britanniques. Les arrivées d'Europe se chiffrent par $26,370,676, la part du Royaume-Uni étant de $20,664,427, et $5,706,249 celles du reste de l'Europe. Les arrivées des Antilles ont été de $10,464,177, somme sur laquelle Cuba figure pour $9,757,256. L'Asie et l'Océanie sont représentées par une valeur de $1,054,050.

Sur la valeur des marchandises en transit sorties des Etats-Unis, $27,335,678 ont été la part des possessions britanniques de l'Amérique du Nord, dont $21,140,198 celle des provinces de Québec, d'Ontario, du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. Les envois en Europe se sont élevés à $17,707,261, dont $10,656,465 à destination du Royaume-Uni. Les envois au Mexique se chiffrent par $4,944,149, et aux Antilles par $4,124,025.

La valeur des marchandises en transit arrivées aux principaux ports se répartit comme suit : A New-York, $28,661,236 ; à Portland, Me, $7,938,397 ; à Boston, $4,750,611 ; à la Nouvelle-Orléans, $2,378,218 ; à San-Francisco, $1,163,557 ; à Galveston, $741,571 ; et aux ports de la frontière nord et des lacs, $8,451,389.

COMMERCE DE TRANSPORT DES NAVIRES AMÉRICAINS ET SON DÉCLIN.

Suit un tableau de la valeur des marchandises transportées par les entreprises de transport des Etats-Unis dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1790 :

Transporté par—	Importations.	Exportations.			*a* Marchandises en transit ou de transbordement.	Total du commerce avec l'étranger.	Pour 100.
		De produits des E.-U.	De produits étrangers.	Total.			
	$	$	$	$	$	$	
Wag. et autres moyens de transp. par terre.	40,621,361	30,317,946	2,631,956	32,949,902	41,764,719	115,335,982	6·56
Navires américains—							
Vapeurs	70,252,005	36,908,779	1,172,959	38,081,738	16,400,948	124,734,691	7·09
Voiliers	54,696,943	38,472,679	947,721	39,420,400	538,346	94,655,689	5·38
Total	124,948,948	75,381,458	2,120,680	77,502,138	16,939,294	219,390,380	12·47
Navires étrangers—							
Vapeurs	571,445,994	644,577,783	6,883,471	651,461,254	44,737,902	1,267,645,150	72·09
Voiliers	52,294,106	95,016,641	898,749	95,915,390	851,685	149,061,181	8·48
Total	623,740,100	739,594,424	7,782,220	747,376,644	45,589,587	1,416,706,331	80·57
Navires dont la nationalité et la nature ne sont pas connues	.....	.....	.....	.....	7,105,252	7,105,252	·40
Grand total	789,310,409	845,293,828	12,534,856	857,828,684	111,398,852	1,758,537,945	100·00

a Arrivées et sorties.

"Sur la valeur totale du commerce avec l'étranger, y compris celle du commerce "de transit, qui s'est élevée à $1,758,537,945, dans le cours de l'exercice, 6·56 pour "100 représentent la valeur transportée par wagons et autres moyens de transport "par terre; 7·9 pour 100 celle transportée par les navires à vapeur américains, et "5·38 la part des voiliers américains; 72·09 pour 100 celle des vapeurs étrangers; "8·48 pour 100 celle des voiliers étrangers, et 40 pour 100 celle des navires dont la "nationalité et la nature ne sont pas connues.

"Mesuré par sa valeur, le commerce avec l'étranger fait par nos navires est "tombé de 75 pour 100 qu'il avait atteint en 1856 à 12·49 pour 100 pour le dernier "exercice, tandis que la part des navires étrangers est aujourd'hui de 80·57 pour 100. "Seulement 7·09 pour 100 de notre commerce avec l'étranger ont été portés par des "vapeurs sous notre pavillon national, tandis que les vapeurs étrangers ont porté "72·09 de ce commerce, et bénéficié de tous les profits sur capital et main-d'œuvre "qui doivent résulter d'un pareil service. On verra par le tableau suivant quel a "été le déclin constant et rapide de notre part dans le commerce de transport qui "résulte de nos échanges de denrées avec les pays étrangers:"—

COMMERCE DE TRANSPORT ENTRE LES ÉTATS-UNIS ET L'ÉTRANGER.

VALEURS des importations et des exportations des Etats-Unis transportées respectivement en wagons et autres moyens de transport par terre, sur navires américains, et sur navires étrangers, pour chaque exercice, de 1857 à 1890, inclusivement, avec indication de la part centésimale des navires américains (de 1857 à 1879 inclusivement, l'or et l'argent monnayés et non monnayés sont inclus, vu qu'il n'y a pas moyen de séparer les espèces et les marchandises dans les données).

Exercice terminé le 30 juin.	Importations.			Exportations.			Totaux des Importations et Exportations.				Part des navires américains, pour 100.
	En wagons et aut. voitures par terre.	Sur navires américains.	Sur navires étrangers.	En wagons et aut. voitures par terre.	Sur navires américains.	Sur navires étrangers.	En wagons et aut. voitures par terre.	Sur navires américains.	Sur navires étrangers.	Total.	
	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	
1857	.....	259,116,170	101,773,971	.....	251,214,857	111,745,825	.....	510,331,027	213,519,796	723,850,823	70·5
1858	.....	203,700,016	78,913,134	.....	243,491,288	81,153,133	.....	447,191,304	160,066,267	607,257,571	73·7
1859	.....	216,123,428	122,644,702	.....	249,617,953	107,171,509	.....	465,741,381	229,816,211	695,557,592	66·9
1860	.....	228,164,855	134,001,399	.....	279,082,902	121,039,394	.....	507,247,757	255,040,793	762,288,550	66·5
1861	.....	201,544,055	134,106,098	.....	179,972,733	69,372,180	.....	381,516,788	203,478,278	584,995,066	65·2
1862	.....	92,274,100	113,497,629	.....	125,421,318	104,517,667	.....	217,695,418	218,015,296	435,710,714	50·0
1863	.....	109,744,580	143,175,340	.....	132,127,891	199,880,691	.....	241,872,471	343,056,031	584,928,502	41·4
1864	.....	81,212,077	248,350,818	.....	102,849,409	237,442,730	.....	184,061,486	485,793,548	669,855,034	27·5
1865	.....	74,385,116	174,170,336	.....	93,017,756	262,839,588	.....	167,402,872	437,010,124	604,412,996	27·7
1866	.....	112,040,395	333,471,763	.....	213,671,466	351,754,928	.....	325,711,861	685,226,691	1,010,938,552	32·2
1867	.....	117,209,536	300,622,035	.....	180,625,368	280,708.368	.....	297,834,904	581,330,403	879,165,307	33·9
1868	.....	122,965,225	248,659,583	.....	175,106,348	301,886,491	.....	297,981,573	550,546,074	848,527,647	35·1
1869	.....	136,802,024	300,512,231	.....	153,154,748	285,979,781	.....	289,956,772	586,492,012	876,448,784	33·1
1870	.....	153,237,077	309,140,510	.....	199,732,324	329,786,978	.....	352,969,401	638,927,488	991,896,889	35·6
1871	15,187,354	163,285,710	363,020,644	7,798,156	190,378,462	392,801,932	22,985,510	353,664,172	755,822,576	1,132,472,258	31·2
1872	17,635,681	177,286,302	445,416,783	10,015,089	168,044,799	393,929,579	27,650,770	345,341,101	839,346,362	1,212,328,233	28·5
1873	17,070,548	174,739,834	471,806,765	10,799,430	171,566,758	494,915,886	27,869,978	346,306,592	966,723,651	1,340,899,221	25·8
1874	14,513,335	176,027,778	405,320,135	8,509,205	174,424,216	533,885,971	23,022,540	350,451,994	939,206,106	1,312,680,640	26·7
1875	13,083,859	157,872,726	382,949,568	7,304,356	156,385,066	501,838,949	20,388,235	314,257,792	884,788,517	1,119,434,544	25·8
1876	12,148,667	143,389,704	321,139,500	6,324,487	167,686,467	492,215,487	18,473,154	311,076,171	813,354,987	1,142,904,312	27·2
1877	10,697,640	151,834,067	329,565,833	6,767,170	164,826,214	530,354,703	17,464,810	316,660,281	859,920,536	1,194,045,627	26·5
1878	12,965,999	146,499,282	307,407,565	7,511,365	166,551,624	569,583,564	20,477,364	313,050,906	876,991,129	1,210,519,399	25·9
1879	11,983,823	143,590,353	310,499,599	7,439,862	128,425,339	600,769,633	19,423,685	272,015,692	911,269,232	1,202,708,609	22·6
1880	15,142,465	149,317,368	503,494,913	5,838,928	109,029,209	720,770,521	20,981,393	258,346,577	1,224,265,434	1,503,593,404	17·18
1881	17,193,213	133,631,146	491,840,269	8,259,308	116,955,324	777,162,714	25,452,521	250,586,470	1,269,002,983	1,545,041,974	16·22
1882	22,854,946	130,266,826	571,517,802	12,118,371	96,962,919	641,460,967	34,973,317	227,229,745	1,212,978,769	1,475,181,831	15·40
1883	23,003,048	136,002,290	564,175,576	25,089,844	104,418,210	694,331,348	48,092,892	240,420,500	1,258,506,024	1,547,020,316	15·54
1884	20,140,294	135,046,207	512,511,192	26,573,774	98,652,828	615,287,007	46,714,068	233,699,035	1,127,798,199	1,408,211,302	16·60
1885	21,149,476	112,864,052	443,513,801	24,183,299	82,001,691	636,004,765	45,332,775	194,865,743	1,079,518,566	1,319,717,084	14·76
1886	24,555,683	118,942,817	491,937,636	19,144,667	78,406,680	581,973,477	43,700,350	197,349,503	1,073,911,113	1,314,960,966	15·01
1887	27,562,059	121,365.493	543,392,216	21,389,666	72,991,253	621,802,292	48,951,725	194,356,746	1,165,194,508	1,408,502,979	13·80
1888	32,209,459	123,525,298	568,222,357	22,147,368	67,332,175	606,474,964	54,356,827	190,857,473	1,174,697,321	1,419,911,621	13·44
1889	38,227,861	120,782,910	586,120,881	28,436,517	83,022,198	630,942,660	66,664,378	203,805,108	1,217,063,541	1,487,533,027	13·70
1890	40,621,361	124,948,948	623,740,100	32,949,902	77,502,138	747,376,644	73,576,263	202,451,086	1,371,116,744	1,647,139,093	12·29

ETAT COMPARATIF des valeurs des marchandises importées du Canada aux Etats-Unis, et exportées des Etats-Unis au Canada ; proportion des marchandises admises en franchise dans l'un et l'autre pays, et balance du commerce entre les Etats-Unis et le Canada, pour chaque exercice terminé le 30 juin, de 1875 à 1889 inclusivement.

Exercice terminé le 30 juin.	Importations du Canada aux Etats-Unis.				Exportations des États-Unis au Canada.				Excédants des	
	En franchise.	Frappées de droits.	Total.	Proportion en franchise.	En franchise.	Frappées de droits.	Total. *a*	Proportion en franchise.	Importations aux Etats-Unis.	Exportations au Canada.
	$	$	$		$	$	$		$	$
1875....	7,178,336	20,689,279	27,867,615	25·76	26,617,812	22,023,665	48,641,477	54·72	.....	20,773,862
1876....	6,970,557	21,835,407	28,805,964	24·20	22,758,460	21,334,613	44,093,073	51·61	.....	15,287,109
1877....	6,699,336	17,465,419	24,164,755	27·72	25,865,162	23,510,846	49,376,008	52·36	.....	25,211,253
1878....	7,109,597	17,935,204	25,044,801	28·39	24,538,371	23,464,503	48,002,874	51·12	.....	22,955,073
1879....	7,171,375	18,548,396	25,719,771	27·88	18,366,849	23,693,359	42,060,208	43·67	.....	16,340,437
1880...	9,294,619	23,693,945	32,988,564	28·18	8,627,216	19,566,567	28,193,783	30·60	4,794,781	.....
1881....	10,584,047	27,100,054	37,684,101	28·09	10,706,388	25,632,313	36,338,701	29·44	1,345,400	.....
1882....	12,427,036	33,348,345	50,775,581	24·47	14,111,874	32,941,061	47,052,935	29·99	3,722,646	.....
1883....	13,756,715	30,537,443	44,294,158	31·05	16,495,198	38,652,045	55,147,243	29·91	.....	10,853,085
1884....	14,624,500	23,775,335	38,399,835	38·08	13,989,191	35,796,697	49,785,888	28·10	.....	11,386,053
1885....	12,643,118	24,052,567	36,695,685	34·45	14,344,563	31,231,947	45,576,510	31·47	.....	8,880,825
1886....	12,005,533	25,298,503	37,304,036	32·18	13,158,775	29,659,876	42,818,651	30·73	.....	5,514,615
1887....	11,850,164	25,997,113	37,847,277	31·31	14,225,299	30,570,609	44,795,908	31·75	.....	6,948,631
1888.. .	12,882,186	30.042,368	42,924,554	30·01	19,342,616	27,097,680	46,440,296	41·65	.....	3,515,742
1889....	13,453,269	29,284,805	42,738,074	31·48	21,047,136	28,982,283	50,029,419	42·07	.....	7,291,345

a Les valeurs données comme étant celles des exportations au Canada sont les chiffres des exportations déclarées pour la consommation, lesquelles représentent à peu près 95 pour 100 de la valeur du volume total des exportations au Canada.

ETAT des valeurs totales des marchandises importées des possessions britanniques de l'Amérique du Nord aux Etats-Unis, et des exportations des Etats-Unis aux possessions britanniques de l'Amérique du Nord, et y déclarées pour la consommation, pour chaque exercice de 1850 à 1889, inclusivement. (*Voir* note 4.)

ANNÉES.	Importations des possessions britanniques de l'Amérique du Nord aux Etats-Unis.	Exportations des Etats-Unis aux possessions britanniques de l'Amérique du Nord.	Excédants des importations aux Etats-Unis.	Excédants des exportations aux possessions britanniques de l'Amérique du Nord.
	$	$	$	$
1850	5,179,500	11,608,641	.....	6,429,141
1851	5,279,718	14,263,751	.....	8,984,033
1852	5,469,445	13,993,570	.....	8,524,125
1853	6,527,559	19,445,478	.....	12,917,919
1854	8,784,412	26,115,132	.....	17,330,720
1855	15,118,289	34,362,188	.....	19,243,899
1856	21,276,614	35,764,980	.....	14,488,366
1857	22,108,916	27,788,238	.....	5,679,322
1858	15,784,836	22,210,837	.....	6,426,001
1859	19,287,565	26,761,618	.....	7,474,053
1860	23,572,796	25,871,399	.....	2,298,603
1861	22,724,489	28,520,735	.....	5,796,246
1862	18,515,685	30,373,212	.....	11,857,527
1863	17,191,217	29,680,955	.....	12,489,738
1864	29,608,736	7,952,401	.....	.....
1865	33,264,403	27,269,158	5,995,245	.....
1866	48,528,628	27,905,984	20,622,644	.....
1867	25,044,005	25,239,459	.....	195,454
1868	26,261,378	22,644,235	3,617,143	.....
1869	29,293,766	21,680,062	7,613,704	.....
1870	36,265,328	21,869,447	14,395,881	.....
1871	32,542,137	27,185,586	5,356,551	.....
1872	36,346,930	33,741,995	2,604,935	.....
1873	37,649,532	47,223,171	.....	9,573,639
1874	34,365,961	53,430,424	.....	19,064,463
1875	28,270,926	50,319,993	.....	22,049,067
1876	29,010,251	45,502,201	.....	16,491,950
1877	24,277,378	53,524,029	.....	29,246,651
1878	25,357,802	50,324,123	.....	24,966,321
1879	26,133,554	45,196,601	.....	19,063,047
1880	33,214,340	41,926,563	.....	8,712,223
1881	38,041,947	50,955,925	.....	12,913,978
1882	51,113,475	55,270,580	.....	4,157,105
1883	44,740,876	65,018,933	.....	20,278,057
1884	39,015,840	59,845,968	.....	20,830,128
1885	36,960,541	53,397,608	.....	16,437,067
1886	37,496,338	49,773,232	.....	12,276,894
1887	38,015,584	51,937,050	.....	13,921,466
1888	43,084,123	54,706,161	.....	11,622,038
1889	43,009,473	57,412,887	.....	14,403,414

NOTES.

1. Toutes les données ci-dessus sont pour les exercices terminés le 30 juin, à l'exception des chiffres des exportations aux possessions britanniques de 1850 à 1863, qui sont pour les années ordinaires, tandis que les chiffres pour 1864 ne sont que pour les dix mois terminés le 30 juin.

2. Les exportations aux possessions britanniques de 1850 à 1867, comprennent les exportations aux provinces de Québec et d'Ontario, d'après les comptes canadiens, et les exportations aux autres provinces actuelles du Canada, d'après les comptes des Etats-Unis ; pour les autres années, les chiffres sont exclusivement ceux du Canada, auxquels on a ajouté les chiffres suivants tirés des comptes des Etats-Unis, savoir : 1868, exportations à la Colombie-Britannique, $1,178,813 ; 1869, exportations du Minnesota, $182,682 ; 1870, exportations du Minnesota, $172,210 ; de 1873 à 1887, les exportations des Etats-Unis à Terreneuve et au Labrador. Les chiffres de ces exportations, toutes transportées par eau, sont fidèles.

3. Pour 1864 et de 1868 à 1889, les importations aux Etats-Unis comprennent ce qui a été importé de toutes les possessions britanniques de l'Amérique du Nord.

4. Les exportations aux possessions britanniques de l'Amérique du Nord, de 1850 à 1875, inclusivement, sont celles déclarées pour la consommation ; de 1876 à 1889, les chiffres représentent tout le volume exporté.

COMMERCE DES ÉTATS-UNIS AVEC L'ÉTRANGER.

VALEURS totales des importations et des exportations de marchandises et d'or et d'argent monnayés et non monnayés, aux Etats-Unis, réparties par pays et districts de douane, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

N° 29.—IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS DE MARCHANDISES, PAR PAYS.

Par ordre des valeurs totales importées et exportées.	PAYS.	IMPORTATIONS.			EXPORTATIONS DE PRODUITS DES ÉTATS-UNIS.			EXPORTATIONS DE PRODUITS ÉTRANGERS.			TOTAUX DES IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS.		
		Valeurs.	Rapport au total du groupe.	Rapport au total des importations.	Valeurs.	Rapport au total du groupe.	Rapport au total des exportations de produits des Etats-Unis.	Valeurs.	Rapport au total du groupe.	Rapport au total des exportations de produits étrangers.	Valeurs.	Rapport au total du groupe.	Rapport au total des importations et exportations.
	EUROPE.	$			$			$			$		
1	Grande-Bretagne et Irlande :												
	Angleterre	157,686,501	35·04	19·98	383,110,693	56·57	45·32	3,311,431	51·32	26·43	544,108,625	48·00	33·04
	Ecosse	19,617,302	4·36	2·48	38,566,619	5·69	4·56	123,704	1·92	·98	58,307,625	5·14	3·54
	Irlande	9,185,153	2·04	1·17	22,781,697	3·36	2·70	1,518	·02	·01	31,968,368	2·82	1·94
	Total	186,488,956	41·44	23·63	444,459,009	65·62	52·58	3,436,653	53·26	27·42	634,384,618	55·96	38·52
	POSSESSIONS BRITANNIQUES DE L'AMÉRIQUE DU NORD.												
1	Québec, Ontario, Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest	31,110,593	78·97	3·94	31,454,337	81·61	3·72	2,490,642	84·17	19·87	65,055,572	80·41	3·95
2	Nouvelle-Ecosse, N.-Brunswick et l'Ile du Prince-Edouard	5,485,970	13·92	·70	4,190,520	10·87	·50	258,833	8·74	2·07	9,935,323	12·28	·60
3	Colombie-Britannique	2,446,414	6·21	·31	1,683,106	4·37	·20	204,670	6·92	1·63	4,334,190	5·36	·26
4	Terreneuve et Labrador	354,003	·90	·04	1,216,491	3·15	·14	5,213	·17	·04	1,575,707	1·95	·10
	Total	39,396,980	100·00	4·99	38,544,454	100·00	4·56	2,959,358	100·00	23·61	80,900,792	100·00	4·91

ETAT, par pays et districts de douane, des valeurs des marchandises importées aux Etats-Unis, en wagons et autres moyens de transport par terre, par la voie du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Districts de douane et ports où ont été déclarées les importations.	Pays de provenance.														Total.
	Chine.	France.	Autres possessions françaises.	Allemagne.	Angleterre.	Ecosse.	Irlande	Hong-Kong.	Possess. britanniques de l'Australie.	Italie.	Japon.	Pays-Bas.	Espagne	Turquie d'Asie.	
	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$
Aroostook, Me	.....	.....	.....	.....	50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50
Buffalo-Creek, N-Y	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8,092	.....	.....	.....	8,092
Chicago, Ill	216,459	3,616	.....	356	474,955	4,258	20,085	1,819	.....	.....	415,480	4,038	401	998	1,142,465
Détroit, Mich	.....	108,471	.....	.....	85,819	69,337	4,755	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	268,382
Duluth, Minn	.....	.....	195	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	195
Huron, Mich	.....	.....	.....	.....	6,744	130	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,874
Indianapolis, Ind	.....	.....	.....	.....	5,465	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,465
Kansas City, Mo	.....	.....	.....	.....	21,781	.....	.....	.....	.....	.....	1,068	.....	.....	.....	22,849
Milwaukee, Wis	.....	.....	.....	.....	12,168	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12,168
Minnesota, Minn	.....	.....	.....	.....	23,879	.....	.....	.....	.....	.....	23,378	.....	.....	.....	47,257
Mobile, Ala	.....	.....	.....	30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30
Omaha, Nebr	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	124	.....	.....	.....	124
Oswegatchie, N-Y	32	.....	.....	309	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	341
New-York, N-Y	523,007	.....	.....	.....	.....	.....	.....	41,288	1,146	.....	1,237,794	.....	956	.....	1,804,191
Saint-Louis, Mo	.....	10	.....	5	73,776	.....	1,012	.....	.....	2	2	.....	.....	.....	74,807
Total	739,498	112,097	195	700	704,637	73,725	25,852	43,107	1,146	2	1,685,938	4,038	1,357	998	3,393,290

ETAT indiquant les espèces et les poids des marchandises, produites ou fabriquées aux Etats-Unis, et exportées des Etats-Unis à la Chine ou au Japon par la voie de la Colombie-Britannique, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

[Préparé d'après les rapports de l'inspecteur de douane des Etats-Unis à Vancouver, Colombie-Britannique.]

Articles.	Poids.	Ports d'où les marchandises ont été dérigées sur le Canada.	Poids.
	Liv.		Liv.
Ecriteaux	1,600	Portland, Orég	10,115,029
Voitures d'enfants	1,441	New-York, N.-Y	7,476,169
Livres et autres imprimés	41,360	Richford, Vt	5,717,356
Articles en laiton	150	Ogdensburgh, N.-Y	762,464
Briques	24,969	Chicago, Ill	163,568
Beurre	1,300	Boston, Mass	91,113
Charbons	9,600	Neche, Dak. du N	79,850
Voitures de tramways	24,000		
Cartouches	916		
Celluloïde	748		
Produits chimiques, etc.—			
Ginseng	47,105		
Potasse	1,250		
Autres drogues	2,514		
Porcelaine	580		
Horloges	1,163		
Coton brut	343,520		
Cotonnades	12,637,137		
Machines dynamos	40,009		
Matériel d'exploitations électriques	19,897		
Poissons	3,750		
Farine	10,106,079		
Verre	1,039		
Sabots	83,140		
Articles en fer—			
Objets en fonte	13,033		
Armes à feu	2,323		
Ferronnerie	73,684		
Machines	756,329		
Câbles en fil de fer	9,285		
Lampes	1,224		
Articles en cuir	2,064		
Marchandises non dénommées	36,923		
Articles à l'usage des missionnaires	14,065		
Instruments de musique	1,130		
Huile à lubrifier	6,620		
Peinture	1,035		
Articles en papier	150		
Phonographes	300		
Sucre d'érable	100		
Talc	27,260		
Fils télégraphiques	61,481		
Tabac ouvré—			
Tabac à fumer ou à chiquer	1,020		
Cigarettes	2,000		
Tabac à priser	420		
Tricycles	100		
Articles en bois	1,736		
Total	24,405,549	Total	24,405,549

ETAT indiquant les espèces et les poids des marchandises importées de la Chine ou du Japon aux Etats-Unis, par la voie de la Colombie-Britannique, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

(Préparé d'après les rapports de l'inspecteur de douane des Etats-Unis à Vancouver, Colombie-Britannique.)

Articles.	Quantités.	Ports d'entrée.	Quantités.
	Liv.		Liv.
Œuvres d'art	160	Baltimore, Md	22,014
Bambou	3,960	Billings, Mont	645
Oiseaux empaillés	110	Boston, Mass	36,850
Curiosités	191,200	Buffalo, N.-Y	10,280
Evantails	30	Chicago, Ill	641,565
Pétards et pièces d'artifices	159,530	Détroit, Mich	10,160
Nattes	47,529	Duluth, Minn	2,475
Marchandises non dénommées	681,564	Helena, Mont	674
Papier	1,960	Minneapolis, Minn	62,241
Effets à l'usage de la personne	8,680	Neche, Dak.-N	2,339,709
Riz	22,640	New-York, N.-Y	1,603,629
Soie et soieries—		Ogdensburg, N.-Y	6,095,646
Cocons	22,118	Philadelphie, Pe	15,290
Soie crue	1,245,950	Richford, Vt	138,442
Déchets de soie	27,920	Rochester, N.-Y	6,226
Soieries	12,530	St-Paul, Minn	52,918
Peaux	110	Toledo, Ohio	6,510
Paille tressée	82,376		
Sucre	410		
Thé	8,549,320		
Tabac	1,940		
Total	11,060,037	Total	11,060,037

ETAT indiquant les espèces et les poids des marchandises produites ou fabriquées aux Etats-Unis et expédiées de Neche, Dak.-N., et d'Ogdensburgh, N.-Y., pour être transportées par la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique à des ports américains de la côte du Pacifique, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Articles.	Poids.	Articles.	Poids.
	Liv.		Liv.
De Neche, N. Dak—		De Neche, N. Dak—*Suite.*	
Semestre terminé le 31 décembre 1889	15,076,619	Semestre terminé le 30 juin 1890—*Suite*	
Semestre terminé le 30 juin 1890.—		Liqueurs de malt, en bouteilles	75,000
Machines agricoles	5,145	Marbre et pierre, et articles en marbre et en pierre	59,380
Livres et autres imprimés	57,510	Instruments de musique	46,034
Laiton et articles en laiton	5,720	Huile de lin	795,100
Céréales	90,635	Minerais	20,380
Balais et brosses	25,245	Papier et articles en papier	1,178,726
Produits chimiques, drogues, etc	170,815	Provisions, y compris viandes et produits de la laiterie—	
Cuivre et articles en cuivre	41,442	Lard fumé	57,100
Coton et cotonnades	294,151	Jambon	180,410
Faïence	6,795	Saindoux et porc	102,920
Matériel d'exploitations électriques	20,000	Viande	111,130
Articles de fantaisie	5,333	Beurre	11,600
Lin et chanv. et art. en lin et chanvre	6,882	Lait condensé	388,710
Fruits, y compris noix et noisettes	84,480	Autres, y compris articles en cons.	181,830
Verre et verrerie	114,154	Peinture	25,600
Glucose	545,970	Articles en plaqué	15,640
Chapeaux	32,120	Savon	55,160
Cercles	27,400	Epices, y compris le café	7,660
Effets de ménage	60,238	Spiritueux	59,660
Encre	22,570	Amidon	70,350
Articles en fer et en acier—		Sirop	66,510
Fer feuillard	195,010	Ferblanterie	34,450
Barres de fer	260,747	Tabac et tabac ouvré	118,215
Barres d'acier	67,810	Hardes	27,182
Objets en fonte	1,228,310	Bois et articles en bois	676,836
Ferronnerie	576,600	Laine	27,348
Machines	164,280	Autres articles	244,777
Clous	205,155		
Plaques et feuilles de fer	186,748		
do do d'acier	58,050		
Rails	229,878	Total	25,352,339
Fil métallique	169,437	D'Ogdensburgh, N.-Y	7,786,012
Autres	624,463		
Cuir et articles en cuir	54,919	Total expédié vers l'ouest	33,138,351

	Livres.
Dirigé sur—	
San-Francisco, Cal	27,065,011
Seattle, Wash	3,336,417
Port-Townsend, Wash	1,273,453
Portland, Orég	401,596
Tacoma, Wash	275,126
Sacramento, Cal	64,345
Autres endroits	722,403
Total	33,138,351

ÉTAT de la quantité et de la valeur des marchandises arrivées à Neche, Dak.-N. et à Odgensburg, N.-Y., de ports américains sur la côte du Pacifique, et des marchandises expédiées de San-Francisco, Cal., et de Port-Townsend, Wash., à des ports de l'est des Etats-Unis, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Articles.	Expédié de San-Francisco, Cal.		Expédié de Port-Townsend, Wash.		Arrivé à Neche, Dak-N.		Arrivé à Ogdensburg, N.-Y.	
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
		$		$		$		$
Haricots.... Boiss.	5,054	7,792	.....	.....	.....	.....	.....	420
Os, cornes, etc.....	.....	2,075	.....	.....	.....	.....	.....	2,075
Produits chimiques—								
Ecorces ..... Liv.	.....	.....	.....	.....	67,071	5,085	.....	.....
Borax ..... do	.....	.....	.....	.....	237,716	17,606	.....	13,943
Mat. prem. p. la fab. de la colle. do	.....	.....	.....	.....	21,420 460	 93	.....	.....
Autres..... do	.....	36,814	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hardes	.....	.....	.....	.....	555,155	159	.....	.....
Conserves de fruits. Liv.	.....	110,916	.....	.....	10,000	28,330	749,883	69,683
Fruits ..... do	.....	.....	.....	.....	.....	1,000	35	4
Colle ..... do	1,670	162	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Peaux.....	.....	936	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Effets de ménage...	.....	.....	.....	.....	.....	105	.....	.....
Bottes de cuir.....	.....	.....	.....	.....	.....	9	.....	.....
Cuir fendu.....	.....	8,204	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Noix et noisettes....	.....	2,068	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Minerais..... Liv.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20,000	1,000
Cons. de saumon.. do	683,795	69,679	.....	.....	117,450 92,930	 8,245	 814,613	 67,488
Saumon..... do	.....	7,895	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bardeaux..... M.	.....	.....	925	2,581	796	2,702	.....	.....
Sucre raffiné.....	295,980	22,274	.....	.....	316,030	23,774	.....	.....
Légumes en conserves.	.....	1,610	.....	.....	24,680	1,185	56,840	4,110
Vin..... Douz.	425	1,982	.....	.....	.....	.....	300	1,412
Fil métallique.....	.....	.....	150	25	.....	.....	.....	.....
Laine crue.....	2,494,827	858,643	.....	.....	34,845	9,000	241,164	81,801
Total.....	.....	1,131,050	.....	2,606	.....	97,293	.....	241,936

NOTE.—Il est arrivé à Plattsburg, N.-Y., dans le cours de l'année, 319 barils de saumon, dont la valeur n'est pas mentionnée.

Valeurs totales des marchandises étrangères transportées en transit ou transbordées dans les Etats entre différentes parties des possessions britanniques de l'Amérique du Nord, dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Districts de douane d'entrée.	Provenance. Nouvelle-Ecosse, Nouv.-Brunswick et Ile du Pr.-Edouard.	Québec, Ontario, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest.	Colombie-Britannique.	Terreneuve et Labrador.	Antilles Anglaises.	Districts de douane de sortie.	Destination. Nouvelle-Ecosse, Nouv.-Brunswick et Ile du Pr.-Edouard.	Québec, Ontario, Manitoba et Territoires du Nord Ouest.	Colombie-Britannique.	Terreneuve et Labrador.	Antilles Anglaises.
Entré à	$	$	$	$	$	*Sorti de*	$	$	$	$	
Alaska, Alaska			5,793			Alaska, Alaska			5,793		
Baltimore, Md		99,038				Baltimore, Md		6,886			
Bangor, Me	1,150,304					Bangor, Me		1,149,860			
Boston et Charlestown, Mass	1,055,445	160,880				Boston et Charlestown, Mass	423,324	3,962,847		115	15,710
Buffalo Creek, N.-Y		265,619				Buffalo-Creek, N.-Y	11,366	60,970			8
Cap-Vincent, N.-Y		1,825				Cap-Vincent, N.-Y					
Détroit, Mich		21,283				Détroit, Mich		17,721	3,562		
Duluth, Minn		680,910				Duluth, Minn		117,157	563,753		
Galveston, Tex						Galveston, Tex					
Huron, Mich		679,268				Huron, Mich		460,846	218,422		
Minnesota, Minn		170,545				Minnesota, Minn		170,545			
Nouvelle-Orléans, Le						Nouvelle-Orléans, Le					
New-York, N.-Y	710,780	22,659		174,584	569,816	New-York, N.-Y	93,979	10,512,743	101,506	4,575	1,275,375
Niagara, N.Y		1,393,821				Niagara, N.-Y	489,693	6,934			21,836
Oswegatchie, N.-Y		51,033				Oswegatchie, N.-Y					1,721
Passamaquoddy, Me	154,093					Passamaquoddy, Me		149,972			
Philadelphie, Pe						Philadelphie, Pe		5,956			150
Portland et Falmouth, Me	35	3,716,280				Portland et Falmouth, Me	3,122,915	4,218,722			1,379
Puget Sound, Wash			5,480			Puget Sound, Wash		155,986			
San-Diego, Cal						San-Diego, Cal					
San-Francisco, Cal			289,849			San-Francisco, Cal		143,053	20,544		
Vermont, Vt		5,187,085				Vermont, Vt	1,130,158				11,015
Willamette, Orégon			5,775			Willamette, Oregon	5,775				
Total	3,070,657	12,450,246	306,897	174,584	569,816	Total	5,277,210	21,140,198	913,580	4,690	1,327,194

VICTORIA, 12 avril 1890.

Aux agents de la douane canadienne, en fonctions spéciales, au port américain de Duluth, Min.

MONSIEUR,—Comme je suis pour le moment dans l'impossibilité d'aller vous donner personnellement des instructions sur votre service, je vais m'efforcer de vous écrire aussi clairement que possible ce que vous allez avoir à faire et de vous faire comprendre de quelle façon vous devez vous acquitter de votre service.

Le chemin de fer Northern Pacific vous fournira soit dans un bureau particulier soit dans le bureau général du service des marchandises, du département des marchandises, à Duluth, un bureau, dans lequel vous garderez à la clef vos papiers, livres, scellés, etc.

Comme vous êtes stationnés à Duluth pour la protection du fisc canadien, mais dans l'intérêt du commerce du chemin de fer Northern Pacific, vous n'apposerez les scellés et ne ferez de manifestes que lorsque l'agent de ce chemin vous le demandera. Par cela je veux dire que les marchandises qui arrivent à Duluth par des chemins ou des lignes de steamers qui ne sont pas en connexité avec le chemin de fer Northern Pacific n'ont pas à s'attendre au bénéfice de vos services.

Les marchandises qui arriveront à Duluth d'un port canadien par un vapeur ou voilier canadien vous arriveront sous le couvert d'un certificat d'un agent de douane canadien du port d'expédition indiquant si les marchandises sont en franchise ou en entrepôt.

S'il arrive à Duluth des marchandises du Canada non couvertes par un pareil certificat, après que le wagon aura été chargé (en votre présence, afin que vous sachiez par vous-même ce qui est contenu dans le wagon) et après que l'agent de douane des Etats-Unis y aura mis son scellé, vous y apposerez votre propre scellé, et vous signerez un manifeste spécial (formule A n° 11) ; mais vous aurez grand soin d'y déclarer que les marchandises vous sont arrivées sans être couvertes d'un certificat établissant si elles sont en franchise ou en entrepôt. De cette façon les marchandises ne sont pas détenues en route, et le percepteur, à l'endroit de destination prend d'autres moyens, plus lents mais assez sûrs de se renseigner sur les marchandises en question.

Quand il vous arrivera des marchandises régulièrement couvertes par un certificat attestant qu'elles sont en franchise ou en entrepôt, vous signerez un manifeste spécial (A n° 11) et vous aurez grand soin d'indiquer en regard de chaque ligne si les marchandises sont en franchise ou en entrepôt.

Il faut un manifeste distinct pour chaque wagon, et ce manifeste est fait en triplicata ; vous en gardez un exemplaire par devers vous ; un exemplaire accompagne la feuille d'expédition entre les mains du conducteur du train ; et vous envoyez le troisième par la poste (si les marchandises sont à destination du Manitoba) au percepteur de la douane à Emerson.

Cet exemplaire ira à Emerson quelque soit la destination des marchandises dans le Manitoba, et le percepteur de ce port aura à voir à ces marchandises selon ses instructions.

Si cependant ces marchandises étaient destinées à quelqu'endroit de la province de la Colombie-Britannique, vous enverriez le troisième exemplaire du manifeste par la poste à notre agent Robertson, à Tacoma, aux soins de l'agent du Northern Pacific en cet endroit. Robertson s'en occupera ensuite selon ses instructions.

Les manifestes que vous ferez pour la Colombie-Britannique appartiendront à une série distincte commençant à votre premier manifeste, wagon n° 1, et ainsi de suite.

Les manifestes que vous ferez pour les marchandises à destination d'Emerson ou d'endroits au nord d'Emerson mais au sud de Winnipeg, appartiendront à une autre série, commençant aussi au n° 1.

Les manifestes que vous ferez pour le port de Winnipeg pour des marchandises destinées à d'autres endroits mais qui devront être libérés de la douane à ce port, appartiendront aussi à une autre série qui commencera aussi par le numéro 1.

S'il y a lieu de faire des manifestes pour Portage-la-Prairie, ou Brandon, directement, vous pourrez en faire, en donnant à chaque endroit une série distincte de numéros commençant chacune au n° 1.

Le chemin de fer et le percepteur de douane à Winnipeg pourront s'arranger pour que toutes les marchandises en destination d'endroits au delà de Winnipeg soient portées sur manifestes pour Emerson ou Winnipeg; s'il en est ainsi vous vous conformerez à ce que vous dira le percepteur de Winnipeg à ce sujet.

Si pareil arrangement est mis à exécution, cela mettra le chemin de fer en possession des marchandises après que les scellés et les papiers auront été examinés et vérifiés soit à Emerson soit à Winnipeg, et elles pourront dès lors être transportées indépendamment de la surveillance de la douane.

Mais si le percepteur de Winnipeg ne donne pas d'instruction à ce sujet, vous ferez les manifestes pour Brandon ou Portage-la-Prairie pour toutes les marchandises en destination de ces endroits, mais vous n'en enverrez pas moins les papiers à Emerson d'abord, selon les règlements en vigueur.

D'ici à ce que je vous voie personnellement vous n'aurez pas besoin d'ouvrir de livres réguliers; contentez-vous de tenir des notes exactes de tous ce que vous faites, et de garder votre exemplaire des papiers de bord qui vous arrivent et celui des manifestes que vous rédigez.

Si vous avez des doutes à quelque sujet écrivez aussitôt au percepteur de Winnipeg. Je vous verrai aussitôt que possible.

Je vous envoie aujourd'hui les deux livres qu'avaient Robertson lorsqu'il était à Duluth, et quelques-unes des lettres que je lui ai écrites au sujet de son service. Ces livres et ces lettres jetteront sans doute de la lumière sur des points auxquels ne touche pas la présente.

L'un des livres se rapporte au blé qui se trouve en entrepôt dans les greniers de l'élévateur de Duluth, et qui a été envoyé à Duluth de la province du Manitoba l'automne dernier par chemin de fer, en consignation pour des endroits de l'est.

Aussitôt que possible vous visiterez les plombs attachés aux cordes qui contrôlent les ouvertures des greniers, et s'ils sont encore intacts, vous pourrez, lorsque la demande vous en sera faite, accorder pour chaque envoi qui sera dirigé sur l'est du Canada, un certificat attestant que ce blé a été produit au Manitoba. Vous trouverez au bureau de Duluth des modèles de ces certificats fournis par le Northern Pacific et approuvés par moi. Vous n'en emploierez pas d'autres et ne signerez rien de plus au sujet de ce blé. D'après le livre de Robertson vous verrez combien il reste de ce blé dans les greniers. Et quand on voudra en diriger sur quelque port canadien de l'est, et qu'on vous en fera la demande, vous en signerez des manifestes jusqu'à concurrence de ce montant et pas plus, attestant sur le papier de bord, ou sur la formule qui vous sera fournie, que le blé a été produit au Manitoba.

Quand vous apposerez ou enlèverez les scellés faites-le toujours avec l'agent de douane américain et après lui. Chaque fois qu'il est possible aidez-lui autant qu'il sera en votre pouvoir. Faites tous vos efforts pour rester en bons termes avec les agents de douane américains et les officiers et employés du chemin de fer à Duluth, mais suivez vos instructions à la lettre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

GEO. H. YOUNG,

Inspecteur des ports.

7,002.

TERME DE CERTAINS ARTICLES DU TRAITÉ DE WASHINGTON.

DÉPARTEMENT DE LA TRÉSORERIE, 2 juillet 1885.

Avis ayant été donné par proclamation du président en date du 31 janvier 1885, de l'abrogation des articles de 18 à 25, et de l'article 30 du traité de Washington, avis est par le présent donné aux percepteurs de douane que l'article 844 du règlement des douanes de 1884, qui est identique à l'article 19 du règlement du 30 mars

1875, lequel a été fait en conséquence de l'article 30 du dit traité, cesse dès aujourd'hui d'être en vigueur.

Les expéditions de marchandises en transit d'un port ou endroit à un autre du territoire des Etats-Unis ayant à passer en partie par terre sur le territoire du Canada et en partie par les grands lacs et rivières qui les relient, ou par le Saint-Laurent, dans des navires soit américains soit britanniques, entre des ports de la frontière du nord des Etats-Unis, et des ports de la frontière canadienne, pour être transbordées dans des wagons de chemin de fer, et à partir d'endroits de la frontière canadienne, aux têtes de ligne des entreprises de transport par chemin de fer, jusqu'à des ports situés sur la frontière nord des Etats-Unis, seront à l'avenir traitées en tout comme importations ordinaires venant de territoires étrangers avoisinants.

(Signé) DANIEL MANNING,
Secrétaire.

Aux percepteurs de douane.

7,039.

PASSAGE DES MARCHANDISES EN TRANSIT PAR LE CANADA.

DÉPARTEMENT DE LA TRÉSORERIE, 24 juillet 1885.

Sous l'autorité de l'article 3006 des Statuts revisés, des marchandises importées, en entrepôt ou acquittées de droit, et les produits naturels et fabriqués des Etats-Unis, peuvent, du consentement des autorités des provinces britanniques être transportés d'un port des Etats-Unis à un autre en passant par le territoire de ces provinces, par les voies et sous l'empire des règles, règlements et conditions que pourra prescrire le secrétaire de la Trésorerie.

En conséquence la partie de la circulaire n° 7002 de ce département, en date du 2 courant, qui rescinde l'article 844 du règlement de la douane de 1884 est révoquée, et le dit article est par le présent modifié de façon à restreindre le transport dont il y est question aux navires américains Les agents de douane se gouverneront en conséquence.

Les appointements des agents stationnés au Canada pour la surveillance des transbordements des navires aux wagons et *vice versa*, doivent être remboursés au gouvernement par les compagnies de transport intéressées.

DANIEL MANNING, *secrétaire.*

Aux percepteurs et autres agents de douane.

Art. 844.—Les marchandises en transit d'un port ou endroit à un autre du territoire des Etats-Unis ayant à passer en partie par terre sur le territoire du Canada et en partie par les grands lacs et les rivières qui les relient, ou par le Saint-Laurent, pourront être transportées par eau sur des navires américains entre des ports de la frontière du nord des Etats-Unis et des ports de la frontière canadienne pour être transbordées dans des wagons de chemin de fer, et à partir d'endroits de la frontière canadienne, aux têtes de lignes des entreprises de transport par chemin de fer, jusqu'à des ports de la frontière nord des Etats-Unis, sur des navires américains.

Si les marchandises sont sujettes à des droits, elles peuvent être expédiées dans les conditions ordinaires du transport en entrepôt, et si la nature des marchandises le permet, elles devront être régulièrement scellées.

On préparera au port d'expédition pour les marchandises expédiées de cette façon, des manifestes spéciaux en triplicata, dans lesquels seront mentionnées les marchandises et la route à suivre sera décrite; un exemplaire de ce manifeste accompagnera les marchandises et sera gardée par le maître du navire ou le conducteur du wagon selon le cas; un autre exemplaire sera gardé par l'agent de douane au port ou lieu d'expédition, et le troisième sera expédié à l'agent de douane au port ou endroit où les marchandises rentreront aux Etats-Unis.

Voir la circulaire n° 102, en date du 2 juillet 1885, qui dit que l'art. 844 n'est plus en vigueur, l'art. 30 du traité de Washington ayant pris fin; la circulaire 7,039, en date du 24 juillet 1885; et l'article 844 rétabli excepté pour les navires britanniques.

TABLEAUX

INDIQUANT LE

TONNAGE SUR LES CANAUX.

C.—Tableau indiquant le tonnage de certains articles transportés sur les

Années.	Céréales.						
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1869.....	71,051	670,534	256,475	99,012	92,309	13,489	99,743
1870.....	54,978	658,524	193,129	123,191	117,941	19,520	127,727
1871.....	41,211	748,549	672,057	113,992	129,891	34,563	109,935
1872.....	20,534	403,903	902,753	120,061	92,959	13,357	120,753
1873.....	19,307	803,064	637,296	70,586	70,023	30,160	114,735
1874.....	29,134	772,163	519,203	98,654	59,408	8,215	280,821
1875.....	17,635	744,293	282,031	104,475	62,717	8,309	86,090
1876.....	9,290	416,376	365,254	96,494	52,147	19,949	104,783
1877.....	8,923	448,043	723,458	139,453	66,045	35,948	77,114
1878.....	5,904	844,555	734,993	89,534	85,029	64,613	88,106
1879.....	7,164	949,466	621,180	96,144	23,164	59,210	77,071
1880.....	8,266	966,052	1,156,619	106,247	20,893	26,340	86,673
1881.....	6,926	444,832	475,823	81,587	30,321	15,484	61,588
1882.....	9,372	642,215	251,687	96,650	22,180	43,372	53,300
1883.....	9,047	573,740	522,978	58,787	51,607	95,246	67,595
1884.....	7,251	790,409	198,216	65,008	52,696	71,462	51,944
1885.....	6,869	565,922	359,982	64,587	8,234	10,211	47,505
1886.....	9,005	993,129	354,765	62,854	7,278	3,073	59,782
1887.....	4,089	936,840	446,617	75,458	35,365	6,717	47,678
1888.....	3,287	491,419	499,218	41,100	70,315	12,532	49,087
1889.....	4,429	484,141	592,550	66,110	63,674	36,329	49,663
1890.....	3,489	353,738	616,702	90,754	48,438	21,657	33,123

canaux de l'Etat de New-York, pendant les vingt-deux dernières années.

Marchandises lourdes.						
Total.	Fer pour chemins de fer.	Autre fer.	Sel.	Houille.	Minerais.	Total.
Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1,302,613	137,677	79,652	263,333	1,324,408	183,992	1,989,062
1,295,010	135,930	89,708	266,740	1,558,185	238,802	2,289,365
1,850,198	178,269	100,310	248,709	1,194,037	289,952	2,011,277
1,674,320	161,667	96,996	248,558	1,462,590	377,592	2,347,403
1,745,171	53,363	62,581	216,706	1,625,859	415,968	2,374,477
1,767,598	24,511	82,955	173,590	1,413,162	232,544	1,926,762
1,305,550	36,603	95,305	186,785	1,217,091	283,219	1,819,003
1,064,293	11,691	69,450	114,070	1,036,698	173,530	1,405,439
1,498,984	10,341	58,828	156,918	1,286,881	250,573	1,763,541
1,912,734	8,385	65,642	139,927	889,873	210,078	1,313,905
1,833,399	27,634	99,568	136,021	971,074	314,411	1,548,708
2,371,090	94,613	139,993	144,487	959,342	370,884	1,709,319
1,116,561	78,650	205,005	113,756	1,092,003	337,873	1,827,287
1,118,776	58,921	122,786	108,040	1,228,435	364,361	1,882,543
1,379,000	46,553	47,412	190,392	1,152,849	293,892	1,731,098
1,236,986	28,513	54,471	161,788	954,288	201,610	1,400,670
1,063,310	12,215	38,726	161,272	1,025,941	195,750	1,433,904
1,489,886	10,878	152,030	112,002	857,884	269,914	1,402,708
1,552,764	21,368	224,979	124,054	905,424	243,578	1,539,403
1,166,958	2,596	43,881	106,344	1,219,680	259,269	1,631,770
1,296,896	3,278	78,135	112,100	1,094,897	234,948	1,523,358
1,167,901	5,800	26,084	93,181	830,154	202,072	1,157,291

D.—Tableau indiquant le tonnage de certains articles transportés sur le décembre

Années.	Céréales.						
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1869*.....	45,674	313,825	120,569	20,951	... .	904	1,937
1872.....	26,651	239,998	254,902	6,035	7,752	64	2,745
1873.....	30,665	355,847	180,169	8,225	1,194	3	3,777
1874.....	24,019	413,212	181,151	18,871	5,954	513	8,677
1875.....	13,964	253,835	103,749	35.751	3,383	917	6,337
1876..	15,778	201,906	144,501	18,455	24,496	1,454	3,198
1877..... . ..	13,558	253,953	169,196	19,870	2,810	2,439	2,355
1878.....	9,121	191,982	185,931	10,979	3,088	..... .	2,302
1879.....	10,710	274,570	144,506	4,655	1,239	440	2,444
1880..... ..	12,679	242,020	163,738	17,772	477	1,016	1,480
1881..	9,959	127,832	101,075	24,509	....	1,844	2,086
1882.....	12,261	215,056	54,799	20,126	611	3,226	403
1883..	13,471	152,794	182,269	10,436	731	1,642	10,983
1884.....	13,683	144,851	118,811	7,155	10,746	1,320	9,168
1885..	13,334	124.206	117,536	15,801	1,116	....	1,912
1886.....	19,474	154,169	219,442	1,595	4,911	564	14,657
1887.....	23,949	221,927	114,938	9,574	12,050	... .	12,533
1888..... ...	16,983	160,963	194,886	5,906	26,629	811	13,608
1889..... ...	7,931	126,664	353,595	4,272	28,356	2,673	18,552
1890.....	14,461	118,002	327,394	10,830	27,728	1,549	20,876

* Exercice.

canal Welland, pendant les vingt dernières années qui ont pris fin le 31 1890.

Total.	Marchandises lourdes.						
	Fer pour chemin de fer	Autre fer.	Sel.	Fer et sel ayant payé pleins péages sur les canaux du St-Laurent.	Houille.	Minerais.	Total.
Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
503,860	68,064	16,924	91,575	37,153	103,126	58,781	275,623
538,147	26,217	17,141	50,540	44,243	186,932	98,605	423,678
579,880	6,923	20,754	40,850	17,157	339,016	118,685	543,387
647,397	6,032	12,068	23,309	9,579	323,503	56,825	431,316
417,936	1,517	7,588	13,509	9,962	321,306	43,683	397,565
409,788	51	7,997	30,300	20,327	288,211	81,654	378,540
464,181	9,630	9,696	9,173	3,983	323,869	42,758	399,109
403,403	10	11,518	3,980	12.686	295,318	15,229	338,741
438,564	2,782	5,797	7,174	17,796	192,957	19,164	245,670
442,182	5,360	4,812	413	22,273	109,986	34,139	176,983
269,395	4,585	7,013	10	30,682	128,113	18,785	189,188
306,482	.....	5,348	50	17,327	237,559	23,700	283,984
373,326	1,237	7,922	66	17,037	307,058	31,785	365,105
305,734	698	652	461	3,242	274,471	53,205	332,729
273,905	78	2,055	597	14,243	248,272	26,728	291,973
414,812	166	6,123	48	12,324	271,356	27,447	317,464
394,971	1,351	5,636	....	6,715	145,193	13,866	172,761
419,786	93	3,220	316	13,617	223,871	16,872	257,989
542,043	47	2,479	1,254	20,269	268,305	2,435	294,789
519,291	.....	753	1,027	28,047	202,384	8,138	240,349

E.—TABLEAU indiquant les quantités de certains articles acquittés à Buffalo et Tonawanda, en transit par le canal Erié, pendant les vingt-deux dernières années.

CÉRÉALES.

Années.	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.	Total.	Augmentation.	Diminution.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
1869	5,609	490,904	219,874	1,978	63,728	2,150	2,193	786,436	....	.....
1870	8,258	502,158	165,577	19,944	89,156	10,593	6,906	802,592	2·05	.....
1871	5,607	570,849	579,709	19,810	106,391	27,622	5,705	1,315,693	67·59	....
1872	.....	330,032	866,169	41,515	73,572	5,900	88	1,317,276	67·50	....
1873	6	737,167	611,675	8,636	51,615	22,441	634	1,432,174	82·10	.....
1874	.....	650,161	459,728	3,192	44,079	112	237	1,157,509	47·18	....
1875	5,859	695,315	273,006	1,156	36,609	2,242	3,372	1,017,559	29·38	....
1876	231	377,317	356,064	6,334	26,488	12,205	4,691	783,331	....	0·39
1877	1,710	398,416	709,723	26,351	52,559	27,365	4,976	1,223,100	55·52	.....
1878	987	775,953	718,714	21,665	69,256	51,064	6,662	1,644,301	109·08	.....
1879	1,239	892,404	602,171	7,193	14,537	40,471	7,528	1,565,543	99·07	.....
1880	2,743	897,603	131,857	434	16,154	12,137	4,256	2,065,184	162·06	....
1881	1,491	386,605	458,318	86	24,751	107	7,484	878,842	11·75	.....
1882	1,123	586,019	241,406	1,858	9,046	19,158	6,216	864,826	9·96	.....
1883	538	535,150	517,219	6,816	47,190	79,010	6,051	1,191,974	51·06	.....
1884	520	767,784	194,368	4,910	47,060	57,856	4,411	1,078,909	37·18	.....
1885	323	540,533	356,737	3,317	5,610	6,405	5,427	918,352	14·36	....
1886	488	955,851	351,272	6,799	5,180	.....	4,001	1,353,591	72·11	.....
1887	334	914,152	438,069	15,207	32,907	4,612	44,693	1,449,984	85·64	....
1888	534	469,965	494,110	6,589	68,922	10,997	1,717	1,052,834	33·87	.....
1889	845	457,922	579,526	16,380	61,175	34,167	5,160	1,155,175	46·88	..
1890	195	329,531	498,641	58,563	45,202	16,903	4,362	953,397	21·23	.....

SUPPLÉMENT du tableau E, indiquant les chargements à Oswego pendant la même période.

CÉRÉALES.

Années.	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.	Total.	Augmentation.	Diminution.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
1869	7,361	141,360	28,585	66,794	1,113	8,569	14,033	267,815	.....	.....
1870	11,440	115,732	10,120	77,906	3,953	7,402	11,628	238,181	.....	11·06
871	10,043	123,173	70,218	72,675	1,806	6,250	13,259	297,424	11·05	.....
1872	4,773	57,865	27,148	62,172	684	6,751	10,425	169,818	.....	36·59
1873	4,061	53,361	10,578	46,337	670	6,019	10,739	131,765	.....	50·80
1874	.....	108,288	46,127	77,007	1,103	7,053	3,747	243,325	.....	9·14
1875	1,728	32,690	3,034	75,083	3,308	4,989	5,931	126,763	.....	52·67
1876	967	21,890	1,324	63,336	117	5,703	6,638	99,975	.....	62·67
1877	855	28,955	3,308	80,306	316	6,603	6,556	126,899	.....	52·61
1878	1,394	24,171	1,383	50,381	.....	10,598	5,222	93,149	.....	65·21
1879	734	25,740	9,268	71,693	.....	16,623	3,110	127,168	.....	52·51
1880	951	17,466	15,656	82,743	.....	12,598	5,996	135,410	.....	49·43
1881	758	25,352	8,064	62,793	200	14,444	4,027	115,638	.....	56·82
1882	813	20,274	4,401	70,862	416	22,265	7,773	126,804	.....	52·65
1883	432	22,634	535	32,557	.....	14,384	1,967	72,507	.....	73·00
1884	404	5,932	413	48,391	.....	12,173	2,819	70,132	.....	73·43
1885	519	6,484	22	45,264	.....	4,613	2,945	59,847	.....	77·62
1886	737	9,579	154	42,261	.....	1,671	4,814	59,216	.....	77·88
1887	790	675	2	44,580	.....	716	1,370	48,133	.....	82·02
1888	384	2,206	168	6,237	.....	.....	2,196	11,191	.....	95·82
1889	473	8,002	8,950	40,096	16	1,405	1,003	59,945	.....	77·61
1890	545	10,378	10,408	26,639	8	4,635	2,356	54,969	.....	79·47

F.—Tableau indiquant les quantités de certains articles acquittés à la descente sur le canal Welland pendant les vingt années qui ont pris fin le 31 décembre 1890.

CÉRÉALES.

Années.	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.	Total.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1869*	44,110	310,090	119,541	3,920	.....	680	1,541	479,882
1872	26,648	231,056	254,534	2,693	7,594	64	2,300	524,889
1873	30,660	345,720	180,042	2,643	1,188	3	3,557	563,813
1874	24,017	406,157	181,128	377	5,953	.....	3,301	620,933
1875	13,930	248,555	103,477	813	3,383	500	4,304	374,962
1876	15,735	194,559	144,501	1,110	24,496	1,454	2,949	384,807
1877	13,588	248,894	169,185	10,216	2,810	2,405	1,833	448,931
1878	8,854	188,106	185,931	1,217	3,088	.....	2,100	389,296
1879	10,588	271,545	144,276	803	1,196	.....	2,387	430,795
1880	12,467	240,601	162,891	.....	477	.....	1,418	417,853
1881	9,655	121,393	103,075	252	.....	6	1,371	235,752
1882	12,205	205,876	54,797	537	.....	1,954	225	275,594
1883	13,256	146,741	182,143	975	731	518	10,971	355,335
1884	13,626	135,804	118,811	270	10,746	477	9,018	288,752
1885	13,322	114,090	117,536	618	1,116	.....	1,628	248,310
1886	19,418	146,151	218,897	.....	4,891	.....	14,571	403,928
1887	23,940	210,755	114,938	1,711	12,050	.....	12,149	375,543
1888	16,973	150,833	194,886	555	26,629	811	13,358	404,045
1889	7,922	120,498	353,595	197	28,356	1,918	18,273	530,759
1890	14,461	114,924	327,394	6,519	27,728	1,121	20,836	512,983

* Exercice.

G.—Tableau indiquant les quantités de certains articles transportés sur le canal Welland en transit entre des ports des Etats-Unis, pendant les vingt années qui ont pris fin le 31 décembre 1890.

Année.	Céréales.								Marchandises lourdes.					
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.	Total.	Fer pour ch. de fer.	Autre fer.	Sel.	Houille.	Minerais.	Total.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1869	30,681	211,085	91,149	2,942	.....	667	1,006	337.530	68,064	14,334	89,086	28,566	35,912	235,962
1872	10,482	124,695	89,761	1,391	7,400	.....	608	234,337	24,040	13,239	49,843	95,741	59,401	242,264
1873	10,805	127,727	101,329	1,920	1,188	3	392	243,366	4,659	13,826	40,507	170,242	62,942	292,176
1874	8,230	229,053	125,627	.....	5,948	.....	5,368	374,226	5,742	8,941	22,888	203,673	19,651	260,895
1875	1,881	113,832	54,188	2,641	2,946	500	1,920	177,908	14	4,123	12,931	192,767	34,616	244,451
1876	5,187	96,247	58,138	.....	1,905	525	403	162,405	.....	5,531	29,395	167,110	25,808	227,844
1877	3,342	107,396	65,260	1,603	2,314	258	413	180,586	8,976	8,688	8,336	172,868	41,107	239,975
1878	1,316	65,542	60,026	859	277	.....	341	128,361	.....	10,713	3,892	150,583	13,535	178,723
1879	159	53,791	33,401	.....	464	.....	11	87,826	2,405	3,648	6,318	118,573	17,797	148,741
1880	.....	30,611	16,122	1,551	296	.....	.....	48,580	4,743	3,515	371	65,945	18,380	92,954
1881	.....	34,320	30,031	924	.....	.....	10	65,285	1,313	5,570	.....	83,858	6,464	97,205
1882	107	30,227	32,433	537	.....	684	14	64,002	.....	4,076	.....	158,552	14,533	177,161
1883	2,041	54,382	66,128	735	731	.....	8,579	132,496	1,209	6,901	8	196,462	24,891	229,471
1884	1,715	40,956	53,707	.....	9,874	.....	8,170	114,422	698	599	.....	210,790	15,100	227,187
1885	124	53,235	63,229	732	882	.....	1	118,203	.....	1,594	.....	198,416	15,029	215,039
1886	7,591	53,258	94,048	.....	4,790	.....	13,201	172,888	156	5,328	1	189,964	11,364	206,813
1887	11,780	37,678	83,431	1,732	12,050	.....	10,859	157,530	15	4,406	.....	82,780	627	87,828
1888	8,563	39,999	102,974	2	26,510	179	11,598	189,825	63	1,601	56	173,259	2,309	177,288
1889	5,017	39,229	147,045	.....	27,492	.....	17,225	236,208	.....	1,587	896	227,476	1,204	231,163
1890	9,204	31,527	180,842	6,519	27,030	.....	20,497	275,619	.....	504	208	162,231	1,620	164,563

H.—TABLEAU indiquant les quantités des céréales transportées sur chacune des lignes de canaux, et sur les deux principaux chemins de fer qui leur font concurrence pour le commerce de transport entre le lac Erié et la mer, pendant les vingt années qui ont pris fin le 31 décembre 1890.

Année.	Total sur les canaux de New-York.	Total sur le canal Welland.	Total sur les chemins de fer New-York Central et Erié.	Quantités acquittées à Buffalo et Tonawanda par le canal Erié.	Quantités acquittées à Oswego par le canal.	Quantités acquittées par le canal Welland en transit entre les ports des Etats-Unis.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1869*..... ..	1,302,613	503,860	1,087,809	786,436	267,815	337,530
1872..	1,674,320	538,147	1,870,614	1,317,276	169,818	234,337
1873.....	1,745,171	579,880	2,036,992	1,432,174	131,765	243,366
1874.....	1,767,598	647,397	2,791,517	1,157,509	243,325	374,226
1875.....	1,305,550	417,936	2,343,241	1,017,559	126,763	177,908
1876..	1,064,293	409,788	2,875,803	783,331	99,975	162,405
1877.....	1,408,984	464,181	2,493,683	1,223,100	126,899	180,586
1878.....	1,912,734	403,403	3,695,764	1,644,301	93,149	128,361
1879.	1,833,399	438,564	4,353,617	1,565,543	127,168	87,826
1880.....	2,371,090	442,182	4,732,385	2,065,184	135,410	48,580
1881..... ...	1,116,561	269,395	4,983,722	878,842	115,638	65,285
1882..... .. .	1,118,776	306,482	3,885,557	864,826	126,804	64,002
1883.....	1,379,000	372,236	4,422,461	1,191,974	72,507	132,496
1884..... .	1,236,986	305,734	3,639,805	1,078,909	70,132	114,422
1885.....	1,063,310	273,905	4,105,594	918,352	59,847	118,203
1886.....	1,489,886	414,812	3,802,262	1,353,591	59,216	172,888
1887.....	1,552,764	394,971	3,847,766	1,449,984	48,133	157,530
1888.....	1,166,958	419,786	3,197,734	1,052,834	11,191	189,825
1889..... ...	1,296,896	542,043	3,654,984	1,155,175	59,945	236,208
1890.....	1,167,901	519,291	4,336,199	953,397	54,969	275,619

* Exercice.

I.—Tableau indiquant les quantités des marchandises qui ont descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant les saisons de 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889 et 1890.

Articles.	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	174	62,665	432	121,150	41	17,482	329	97,257	976	298,554
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1882.										
Blé		60,535		46,201		5,203		87,213		199,152
Maïs		7,431		6,075		3,468		38,360		55,334
Seigle	.....		.....		.....			1,954		1,954
Houille		1,673		51,127		112		27,968		80,880
Diverses marchandises		2,939		3,744		1,553		2,605		10,841
Bois de service, pds. M.P.		1,021,957		1,943,568		3,969,790		17,327,483		24,262,798
Bois de constr., pds cubes.		125,960		2,874,066	.....			13,500		3,013,526
Douves.....nombre.		59,600		1,065,233	.....			104,000		1,228,833
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	180	68,850	468	130,844	111	68,609	417	127,616	1176	395,929
1883.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Blé		32,761		29,385		5,928		76,715		144,789
Maïs		25,651		21,073		36,146		99,272		182,142
Orge	.....		.....		.....			735		735
Seigle	.....		.....		.....			518		518
Avoine	.....		.....			731	.....			731
Houille		8,398		48,329		835		40,388		97,950
Diverses marchandises		5,238		3,590		13,195		2,299		24,322
Bois de service, pds M.P.		2,102,292		3,455,590		5,287,386		15,143,274		25,988,542
Bois de constr., pds cubes.		83,700		3,514,944	.....			70,500		3,669,144
Douves.....nombre.		32,876		1,038,349	.....			90,000		1,161,225
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	173	68,250	285	73,057	99	67,637	364	97,794	921	306,738
1884.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Blé		38,859		11,618		5,461		75,474		131,412
Maïs		10,841		13,609		26,452		67,909		118,811
Orge		90	.....		.....		.....			90
Seigle		477	.....		.....		.....			477
Avoine		872	.....			7,963		1,911		10,746
Houille		497		28.275		301		10,154		39,227
Bardeaux, bois de chauffage et articles en bois		548		2,538		49		30		3,165
Diverses marchandises		2,073		3,804		11,793		428		18,103
Bois de service, pds M.P.		3,393,351		1,680,976		8,987,558		18,126,215		32,188,100
Bois de constr., pds cubes.		437,356		2,107,780	.....			159,647		2,704,783
Douves.....nombre.	.....			75,000		33,741		301,267		410,008

I.—Tableau indiquant les quantités des marchandises qui ont descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

Articles.	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voil.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	199	67,461	347	80,828	81	35,613	350	106,873	977	290,775
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1885.										
Blé		26,025		3,153		6,882		72,478		108,538
Maïs		16,046		2,462		20,589		78,439		117,536
Orge		....		228		....		....		228
Avoine		....		....		217		665		882
Pois		11		....		....		....		11
Seigle		....		....		....		....		....
Houille		1,005		20,318		....		18,560		39,883
Diverses marchandises		1,941		3,689		1,111		1,086		7,827
Bardeaux, art. en bois, etc.		223		9		53		58		343
Bois de serv. scié, pds M.P.		7,725,105		8,681,081		9,381,654		20,935,270		46,723,110
Bois carré....pds cub.		601,516		2,849,526		20,692		113,682		3,585,416
Douves		104,000		44,000		83,500		....		231,500
Bois de chauffage....cordes		....		783		....		....		783
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	261	95,928	426	123,297	118	86,937	358	108,344	1163	414,506
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1886.										
Blé		38,984		30,834		2,937		70,019		142,774
Maïs		48,547		33,315		36,852		99,644		218,358
Orge		....		....		....		572		572
Avoine		6		41		4,331		459		4,837
Pois		450		158		....		....		608
Seigle		....		....		....		....		....
Houille		4,007		45,018		....		11,647		60,672
Diverses marchandises		2,926		6,728		23,687		281		33,622
Bardeaux, art. en bois, etc.		329		....		252		215		1,152
Bois de serv. scié, pds M.P.		6,915,390		15,719,631		8,953,478		18,405,961		49,994,460
Bois carré.....pds cubes.		564,827		2,335,205		....		35,500		2,935,532
Douves.....nombre.		221,280		697,933		....		....		919,213
Bois de chauffage....cordes		....		390		....		....		390
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	250	86,344	372	101,745	107	94,029	163	46,152	892	328,270
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1887.										
Blé		80,757		81,652		200		46,186		208,796
Maïs		12,341		14,775		65,981		20,582		113,679
Orge		....		....		9		575		584
Avoine		....		1,376		11,098		279		12,753
Pois		....		362		....		....		362
Seigle		....		....		....		....		....
Houille		1,436		25,165		....		2,108		28,709
Diverses marchandises		2,179		4,609		24,395		415		31,598
Bardeaux, art. en bois, etc.		1,716		1,081		26		....		2,823
Bois de serv. scié, pds M.P.		2,894,767		12,329,728		4,161,349		15,091,355		34,477,199
Bois carré.....pds cubes		498,770		1,285,594		....		....		1,784,364
Douves.....nombre		....		266,697		....		....		266,697
Bois de chauffage....cordes		299		466		....		....		765

I.—TABLEAU indiquant les quantités de marchandises qui ont descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

Articles.	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	242	86,838	339	93,450	114	104,505	219	60,500	914	345,293
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1888.										
Blé		45,481		60,379		1,353		40,779		147,992
Maïs		38,620		14,251		71,988		71,175		196,024
Orge		.....		.....		.....		.....		.....
Avoine		672		.....		24,967		1,311		26,950
Pois		.....		54		57		.....		111
Seigle		.....		.....		71		632		703
Houille		1,603		20,064		.....		4,208		25,875
Diverses marchandises		2,165		3,291		22,719		3,722		31,897
Bardeaux, art. en bois, etc.		66		84		141		6		297
Bois de ser., scié..pds M.P.		5,262,700		11,977,905		4,451,360		12,539,672		34,230,637
Bois carré.....pds c.		687,728		1,555,307		19,000		.....		2,262,035
Douves.....nomb.		106,972		211,436		.....		34,000		352,408
Bois de chauffage...cordes		179		201		.....		.....		380
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	317	106,048	427	118,071	208	172,873	268	92,442	1220	489,434
1889.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Blé		38,127		28,054		1,679		46,767		114,627
Maïs		60,218		43,819		152,858		96,700		353,595
Orge		.....		.....		.....		.....		.....
Avoine		320		.....		25,347		2,145		27,812
Pois		.....		.....		.....		.....		.....
Seigle		948		634		336		.....		1,918
Houille		3,976		21,148		712		1,664		27,500
Diverses marchandises		6,339		5,749		25,082		3,030		40,200
Bardeaux, art. en bois, etc.		.....		1		.....		51		52
Bois de ser., scié..pds M.P.		5,789,226		11,632,330		11,792,850		21,026,211		50,240,617
Bois carré.....pds c.		924,645		2,934,989		.....		.....		3,859,634
Douves.....nomb.		35,700		194,649		.....		.....		220,349
Bois de chauffage..cordes		.....		46		.....		.....		46
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	342	110,056	443	117,400	202	204,542	142	50,622	1129	482,620
1890.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonnraux.	
Blé		43,308		35,633		7,514		32,239		118,694
Maïs		63,095		51,439		172,756		40,104		327,394
Orge		.....		.....		3,304		3,215		6,519
Avoine		479		73		27,030		.....		27,582
Pois		.....		.....		14		.....		14
Seigle		1,121		.....		.....		.....		1,121
Houille		1,049		21,732		.....		615		23,396
Diverses marchandises		3,146		5,683		32,194		2,510		43,533
Bardeaux, art. en bois, etc.		15		1,266		8		.....		1,289
Bois de ser., scié..pds M.P.		5,921,240		5,167,201		10,274,335		14,290,800		35,653,576
Bois carré.....pds c.		1,141,194		3,395,832		.....		.....		4,537,026
Douves.....nomb.		12,255		19,947		.....		.....		32,202
Bois de chauffage...cordes		15		566		.....		.....		581

J.—Tableau des gros navires allégés à l'élévateur du chemin de fer de Welland à Port-Colborne ; indiquant le tonnage, les dimensions, le tirant d'eau et les cargaisons, passés par le canal agrandi de Welland, pendant la saison de navigation de 1890.

NAVIRES AMÉRICAINS—À VAPEUR.

Date de l'arrivée	Navires.	Tonnage enregistré.	Dimensions.			Tirant d'eau à l'arrivée dans le port.		Cargaison première.				Allégement sur le chemin de fer Welland.			Allégement, en tonneaux.			
			Longueur.	Largeur.	Profondeur.	A la proue.	A la poupe.	Blé.	Maïs.	Avoine.	Fret roulant.	Blé.	Maïs.	Avoine.	Blé.	Maïs.	Avoine.	Fret roulant.
1890.		Ton'x.	Pieds.	pds pc	pds pc	pds pc	pds pc	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
18 avril.	J. R. Langdon	1,550	240	42 0	16 8	14 0	14 9		66,742		49		6,090			171		
19 do .	Gov. Smith	1,547	240	42 0	16 8	14 5	14 11		65,091		112		8,370			234		
24 do .	W. J. Averill	1,425	265	36 6	16 5	14 7	15 1		59,752		117		8,649			243		
28 do .	A. McVittie	1,553	240	42 0	16 8	13 10	14 6		31,231	45,726	169		3,945			110		
30 do .	W. A. Haskill	1,441	265	37 0	16 6	14 6	14 11		62,802		14		7,276			204		
4 mai. .	J. N. Langdon	1,550	240	42 0	16 8	14 6	14 7		66,340		94		6,642			186		
6 do . .	Gov. Smith	1,547	240	42 0	16 8	15 0	15 3		68,926		147		12,464			349		
17 do . .	A. McVittie	1,553	240	42 0	16 8	14 8	14 9		68,451		16		7,591			213		
19 do . .	W. A. Haskill	1,441	265	37 0	16 6	14 8	15 0		59,284		143		8,515			238		
20 do . .	J. R. Langdon	1,550	240	42 0	16 8	13 4	15 4		50,881	25,039	81		6,629			186		
21 do . .	D. C. Whitney	1,013	246	40 6	14 0	14 3	14 2	51,889				4,310			129			
24 do . .	Gov. Smith	1,547	240	42 0	16 8	14 8	15 0		51,149	15,123	361		9,697			272		
26 do . .	John Rugee	950	216	35 0	18 0	15 4	15 0		60,000				8,967			251		
1er juin.	A. McVittie	1,533	240	42 0	16 8	14 6	14 9		47,635	25,000	210		8,065			226		
4 do .	W. A. Haskill	1,441	265	37 0	16 6	14 10	14 7		28,739	58,591				10,844			174	
	J. R. Langdon	1,550	240	42 0	16 8	15 0	15 0		68,116		152		12,159			340		
7 do .	F. H. Prince	1,548	240	42 0	16 8	15 1	14 11		49,124	36,668			11,057			310		
	Gov. Smith	1,547	240	42 0	16 8	14 9	14 9		17,275	82,520	139		4,838	5,305		136	85	
16 do .	W. J. Averill	1,425	265	36 6	16 8	12 0	14 7		38,306	23,344	8		2,854			80		
17 do .	A. McVittie	1,553	240	42 0	16 0	15 1	14 10		66,000		168		9,970			279		
19 do .	W. A. Haskill	1,441	265	37 0	16 8	13 5	14 7		39,499	24,447	94		2,688			75		
20 do .	J. R. Langdon	1,550	240	42 0	16 8	14 7	14 10		69,921		22		9,799			274		
22 do .	Gov. Smith	1,547	240	42 0	16 8	14 7	15 0		51,035	33,068	23		9,063			254		
25 do .	F. H. Prince	1,548	240	42 0	16 8	15 2	15 6		70,040		133		14,118			395		
2 juill .	Jno. Pridgeon, jr	1,037	247	36 0	14 0	14 7	14 4		51,244		128		3,505			98		
3 do .	W. J. Averill	1,425	265	36 6	16 5	14 8	14 8		30,235	35,829	262		7,760			217		
9 do .	W. A. Haskill	1,441	265	37 0	16 0	14 6	15 0		54,124		276		7,657			214		

10	do	J. R. Langdon	1,550	240	42	0	16	8	14	8	15	1		63,727		248		11,974			335			
11	do	A. McVittie	1,553	240	42	0	16	8	14	10	15	0		50,954	20,657	221		9,769			273			
12	do	Gov. Smith	1,547	240	42	0	16	8	15	1	15	6		48,407	37,921	157		14,393			403			
17	do	F. H. Prince	1,548	240	42	0	16	8	15	3	15	0		53,602	20,122	240		12,154			340			
19	do	J. Pridgeon, jr	1,037	247	36	0	6	0	14	6	14	8		50,098		209		4,624			129			
22	do	W. J. Averill	1,425	265	36	6	16	0	14	11	15	0		30,000	46,103	212			14,888			253		
23	do	W. A. Haskill	1,441	265	37	0	16	5	14	5	15	0		57,358		172		7,045			197			
27	do	A. McVittie	1,553	240	42	0	16	8	15	3	15	3		68,876		129		12,066			338			
28	do	J. R. Langdon	1,550	240	42	0	16	8	14	6	15	6		68,639		192		12,189			341			
29	do	Gov. Smith	1,547	240	42	0	16	8	15	0	15	7		70,293		156		14,082			394			
3	août.	H. R. James	1,553	240	42	0	16	8	15	6	15	8		64,846		316		15,669			438			
5	do	F. H. Prince	1,548	240	42	0	16	8	15	3	15	4		49,264		748		16,045			449			
9	do	W. J. Averill	1,425	265	36	6	16	0	14	11	15	2		53,778		323		9,905			277			
12	do	Jno. Pridgeon, jr	1,037	247	36	0	14	0	13	7	14	8		45,216		261		1,268			35			
		A. McVittie	1,553	240	42	6	16	8	15	5	15	3		55,229		580		13,343			374			
13	do	W. A. Haskill	1,441	265	37	0	16	5	14	0	15	3		56,438		195		7,072			198			
15	do	Gov. Smith	1,547	240	42	0	16	8	15	2	15	10		65,955		319		15,316			429			
		J. R. Langdon	1,550	240	42	0	16	8	15	1	15	6		67,323		245		14,939			418			
20	do	H. R. James	1,553	240	42	0	16	8	15	6	15	4		70,000		150		16,054			451			
23	do	F. H. Prince	1,548	240	42	0	16	8	15	7	15	2		68,621		226		15,927			446			
26	do	W. J. Averill	1,425	265	36	6	16	5	14	9	15	0		34,699		959		8,329			233			
29	do	Denver	1,029	222	37	0	19	0	14	9	15	0		64,000				13,215			370			
30	do	A. McVittie	1,553	240	42	0	16	8	15	3	15	4		25,000	39,358	489		5,015	2,097		140	38		
2	sept.	Omaha	940	215	34	½	18	0	15	0	15	0		61,900				10,841			304			
		W. A. Haskill	1,441	265	37	0	16	0	14	4	14	7		29,539	23,529	535		5,853			164			
2	do	J. R. Langdon	1,550	240	42	0	16	8	14	5	15	2		38,376	28,235	444		10,007			280			
8	do	Gov. Smith	1,547	240	42	0	16	8	14	3	15	4		49,332	21,157	391		12,852			360			
		Samoa	837	205-8	34	5	17	0	15	5	15	0		52,696				9,308			261			
9	do	Iona	1,123	209-2	38	1	18	0	14	10	15	0		60,571				12,078			338			
		H. R. James	1,553	240	42	0	16	8	15	4	15	6		66,893		257		16,217			454			
11	do	F. H. Prince	1,548	240	42	0	16	8	14	3	15	6		44,001	20,189	418		7,931	2,968		222	50		
12	do	Jno. Rugee	950	216	35	0	18	0	15	4	15	1		62,000				10,917			306			
		S. E. Peck	1,180	230	38	0	18	0	15	2	15	8		75,467				12,361			346			
13	do	W. J. Averill	1,425	265	36	6	16	5	14	11	15	2		50,020		374		9,854			276			
17	do	A. McVittie	1,553	240	42	0	16	8	15	7	15	8		64,297		370		17,726			496			
21	do	Wm. A. Haskill	1,441	265	37	0	16	6	14	0	15	0		14,840	45,669	518		4,574	1,389		128	24		
23	do	J. R. Langdon	1,550	240	42	0	16	8	13	7	15	3		31,000	41,688	339		6,143	1,544		172	26		
27	do	Gov. Smith	1,547	240	42	0	16	8	14	9	15	3		32,976	37,647	515		11,369			318			
1er	oct.	H. R. James	1,553	240	42	0	16	8	15	2	15	3		51,057		610		12,696			355			
6	do	W. J. Averill	1,425	265	36	6	16	5	14	6	14	8		15,040	46,884	440		4,458	3,245		125	55		
8	do	F. H. Prince	1,548	240	42	0	16	8	15	0	15	3		49,353		698		12,611			353			
9	do	A. McVittie	1,553	240	42	0	16	8	15	4	15	7		63,556		326		14,441			404			
13	do	Wm. A. Haskill	1,441	265	37	0	16	6	14	7	15	0		49,272		437		8,100			227			
15	do	J. R. Langdon	1,550	240	42	0	16	8	14	1	15	2		50,680		592		8,029			225			
18	do	Gov. Smith	1,547	240	42	0	16	8	14	8	15	8		44,617	24,136	469		12,070			338			
21	do	H. R. James	1,553	240	42	0	16	8	14	11	15	3		65,787		188		12,776			358			
26	do	W. J. Averill	1,425	265	36	6	16	5	14	10	14	11		55,773		197		9,750			273			
4	nov.	J. R. Langdon	1,550	240	42	0	16	8	14	3	15	6		69,197		131		11,730			328			
5	do	W. A. Haskill	1,441	265	37	0	16	6	14	3	15	0		58,550		126		6,645			186			
7	do	A. McVittie	1,553	240	42	0	16	8	14	10	15	8		63,778		298		13,013			364			

J—TABLEAU des gros navires allégés à l'élévateur du chemin de fer de Welland à Port-Colborne ; indiquant le tonnage, les dimensions, le tirant d'eau et les cargaisons, passés par le canal agrandi de Welland, pendant la saison de navigation de 1890.

NAVIRES AMÉRICAINS—A VAPEUR.

Date de l'arrivée	Navires.	Cargaison de grain et de fret roulant passée par le canal Welland.							Cargaison totale passée par le canal.	Tirant d'eau dans le canal.	Trajet.		Coût par boisseau.	Temps employé à l'allégement.
		Blé.	Maïs.	Avoine.	Blé.	Maïs.	Avoine.	Fret roulant.			De	A		
1890.		Boiss.	Boiss	Boiss.	Ton'x	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	pds. p'es.			cts.	H. M.
18 avril.	J. R. Langdon		60,652			1,699		49	1,748	13 9	Chicago	Ogdensburg	2	3 0
19 do	Gov. Smith		56,721			1,589		112	1,701	13 7	do	do	2	3 30
24 do	W. J. Averill		51,103			1,431		117	1,548	13 10	do	do	2	4 0
28 do	A. McVittie		27,286	45,726		764	732	169	1,665	13 10	do	do	2	6 0
30 do	W. A. Haskill		55,526			1,555		14	1,569	13 0	do	do	2	3 0
4 mai.	J. R. Langdon		59,698			1,673		94	1,767	13 9	do	do	2	3 30
6 do	Gov. Smith		56,462			1,581		147	1,728	13 10	do	do	2	4 30
17 do	A. McVittie		60,860			1,705		16	1,721	13 10	do	do	2	3 20
19 do	W. A. Haskill		50,769			1,422		143	1,565	13 10	do	do	2	3 0
20 do	J. R. Langdon		44,252	25,039		1,240	401	81	1,722	13 7	do	do	2	2 40
21 do	D. C. Whitney	47,579			1,428				1,428	13 8	Duluth.	Kingston	2	3 30
24 do	Gov. Smith		41,452	15,123		1,161	242	361	1,764	13 0	Chicago	Ogdensburg.	2	3 0
26 do	John Rugee		51,033			1,429			1,429	13 0	do	do	2	4 0
1er juin.	A. McVittie		39,570	25,000		1,108	400	210	1,718	13 0	do	do	2	3 30
4 do	W. A. Haskill		28,737	47,747		805	764		1,569	14 0	do	do	2	3 30
	J. R. Langdon		55,957			1,567		152	1,719	13 8	do	do	2	5 30
7 do	F. H. Prince		38,067	36,668		1,066	587		1,653	13 10	do	do	2	4 15
	Gov. Smith		12,437	77,215		349	1,236	139	1,724	13 10	do	do	2	3 0
16 do	W. J. Averill		35,452	23,344		993	374	8	1,375	12 6	do	do	2	1 10
17 do	A. McVittie		56,030			1,569		168	1,737	13 0	do	do	2	3 20
19 do	W. A. Haskill		36,811	24,447		1,031	392	94	1,517	13 10	do	do	2	2 10
20 do	J. R. Langdon		60,122			1,684		22	1,706	13 9	do	do	2	3 0
22 do	Gov. Smith		41,972	33,068		1,176	530	23	1,729	13 0	do	do	2	3 0
25 do	F. H. Prince		55,922			1,566		133	1,699	13 0	do	do	2	6 0
2 juillet	Jno. Pridgeon, jr		47,739			1,337		128	1,465	14 0	do	do	2	4 0
3 do	W. J. Averill		22,475	35,829		630	610	262	1,502	13 0	do	do	2	2 30
9 do	W. A. Haskill		46,467			1,302		276	1,578	13 0	do	do	2	3 0

10	do	J. R. Langdon	51,753			1,450			248	1,698	13	8	do		do	2	3 30
11	do	A. McVittie	41,185	20,657		1,154	352		221	1,727	13	0	do		do	2	3 10
12	do	Gov. Smith	34,014	37,921		953	645		157	1,755	13	10	do		do	2	5 15
17	do	F. H. Prince	41,448	20,122		1,161	343		240	1,744	13	0	do		do	2	4 30
19	do	J. Pridgeon, fils	45,474			1,274			209	1,483	13	0	do		do	2	4 15
22	do	W. J. Averill	30,000	31,215		840	531		212	1,583	13	0	do		do	2	4 10
23	do	W. A. Haskill	50,313			1,409			172	1,581	13	0	do		do	2	3 0
27	do	A. McVittie	56,810			1,591			129	1,720	14	0	do		do	2	3 0
28	do	J. R. Langdon	56,450			1,581			192	1,773	13	4	do		do	2	6 0
29	do	Gov. Smith	56,211			1,574			156	1,730	13	9	do		do	2	4 30
3	août.	H. R. James	49,177			1,377			316	1,693	13	10	do		do	2	5 0
5	do	F. H. Prince	33,219			931			748	1,679	13	9	do		do	2	5 0
9	do	W. J. Averill	43,873			1,229			323	1,552	13	0	do		do	2	3 15
12	do	Jno. Pridgeon, fils	43,948			1,231			261	1,492	14	0	do		do	2	2 30
		A. McVittie	41,886			1,173			580	1,753	13	0	do		do	2	4 15
13	do	W. A. Haskill	49,366			1,383			195	1,578	13	10	do		do	2	3 25
15	do	Gov. Smith	50,639			1,418			319	1,737	13	11	do		do	2	4 30
		J. R. Langdon	52,384			1,467			245	1,712	13	7	do		do	2	5 0
20	do	H. R. James	53,946			1,511			150	1,661	13	9	do		do	2	4 30
23	do	F. H. Prince	52,694			1,476			226	1,702	13	10	do		do	2	4 30
26	do	W. J. Averill	26,370			739			959	1,698	13	11	do		do	2	3 15
29	do	Denver	50,785			1,422				1,422	13	10	do		do	2	6 30
30	do	A. McVittie	19,985	37,261		560	634		489	1,683	13	11	do		do	2	3 0
2	sept.	Omaha	51,059			1,430				1,430	13	6	do		do	2	4 0
		W. A. Haskill	23,686	23,529		664	400		535	1,599	13	10	do		do	2	3 30
3	do	J. R. Langdon	28,339	28,235		795	480		444	1,719	13	8	do		do	2	3 30
8	do	Gov. Smith	36,480	21,157		1,022	360		391	1,773	13	11	do		do	2	3 30
		Samoa	43,388			1,215				1,215	13	10	do		do	2	8 0
9	do	Iona	48,493			1,358				1,358	13	6	do		Kingston	2	3 45
		H. R. James	50,676			1,419			257	1,676	13	8	do		Ogdensburg	2	6 0
11	do	F. H. Prince	36,070	17,221		1,010	293		418	1,721	13	10	do		do	2	4 10
12	do	Jno. Rugee	51,083			1,431				1,431	14	0	do		do	2	3 0
		S. E. Peck	63,106			1,767				1,767	13	11	do		Kingston	2	7 0
13	do	W. J. Averill	40,166			1,125			374	1,499	13	11	do		Ogdensburg	2	3 30
17	do	A. McVittie	46,571			1,304			370	1,674	13	11	do		do	2	5 30
21	do	Wm. A. Haskill	10,266	44,280		288	777		518	1,583	13	10	do		do	2	3 15
23	do	J. R. Langdon	24,857	40,144		683	697		339	1,719	13	8	do		do	2	2 15
27	do	Gov. Smith	21,607	37,647		605	640		515	1,760	13	10	do		do	2	4 0
1er	oct.	H. R. James	38,361			1,075			610	1,685	13	10	do		do	2	4 0
6	do	W. J. Averill	10,582	43,639		297	742		440	1,479	13	11	do		do	2	2 10
8	do	F. H. Prince	36,742			1,029			698	1,727	13	10	do		do	2	4 30
9	do	A. McVittie	49,115			1,376			326	1,702	13	11	do		do	2	4 30
13	do	Wm. A. Haskill	41,172			1,153			437	1,590	13	10	do		do	2	3 0
15	do	J. R. Langdon	42,651			1,195			592	1,787	13	9	do		do	2	3 0
18	do	Gov. Smith	32,547	24,136		912	411		469	1,792	13	11	do		do	2	4 0
22	do	H. R. James	53,011			1,485			188	1,673	13	10	do		do	2	4 0
26	do	W. J. Averill	46,023			1,289			197	1,486	13	9	do		do	2	4 15
4	nov.	J. R. Langdon	57,467			1,610			131	1,741	13	9	do		do	2	3 15
5	do	W. A. Haskill	51,905			1,454			126	1,580	13	10	do		do	2	2 45
7	do	A. McVittie	50,765			1,422			298	1,720	13	11	do		do	2	4 30

J.—TABLEAU des gros navires allégés à l'élévateur du chemin de fer Welland à Port-Colborne, etc.—*Suite.*

NAVIRES AMÉRICAINS—À VAPEUR—*Suite.*

Date de l'arrivée	Nom des navires.	Tonnage enregistré.	Dimensions.			Tirant d'eau à l'arrivée d. le port.		Cargaison première.				Allégement sur le chemin de fer Welland.			Allégement en tonneaux.			
			Longueur.	Largeur.	Profondeur.	A la proue.	A la poupe.	Blé.	Maïs.	Avoine.	Fret roulant.	Blé.	Maïs.	Avoine.	Blé.	Maïs.	Avoine.	Fret roulant.
1890.		Ton'x.	Pds.	P. pcs.	P. pcs.	P. pcs.	P. pcs.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
10 nov.	Gov. Smith	1,547	240	42 0	16 8	14 6	15 0	.....	60,326	.....	302	.....	8,914	.....	.....	250	..	...
14 do	H. R. James	1,553	240	42 0	16 8	14 5	14 10	.....	29,507	42,644	352	.....	5,637	2,014	....	158	34	...
23 do	Whitney	1,013	246	40 6	14 0	15 8	15 1	.....	66,224	.....	...	.....	12,779	.....	.....	358	...	...
26 do	J. L. Langdon	1,550	240	42 0	16 8	12 4	14 8	.....	54,443	.....	205	.....	3,535	.....	.	99	....	...
		.....	....	....	..	....	.....	51,889	4,255,333	901,294	19,179	4,310	763,976	44,294	129	21,389	739	...

NAVIRES AMÉRICAINS—À VOILES.

8 sept.	Vance	736	206-7	33 6	14 0	14 10	15 5	.....	50,949	.....	.....	.....	7,186	.....	.....	201	...	.....
23 nov.	Wayne	917	186-5	34 2	13 0	14 2	14 6	.....	50,500	.....	.. ..	.....	2,525	.....	.....	71	.....	.....
		1,653	....	.....	... ..	.....	....	.....	101,449	.....	.....	.....	9,711	.....	.....	272	....	.. .

J.—Tableau des gros navires allégés à l'élévateur du chemin de fer Welland à Port-Colborne, etc.—*Fin.*

NAVIRES AMÉRICAINS—À VAPEUR—*Fin.*

Date de l'arrivée	Navires.	Cargaisons de grain et de fret roulant passées par le canal Welland.							Cargaisons totales passées par le canal.	Tirant d'eau au milieu.	Destination.		Coût par boisseau.	Temps employé à l'allégement.
		Blé.	Maïs.	Avoine.	Blé.	Maïs.	Avoine.	Fret roulant.			De	À		
1890.		Boiss.	Boisseaux.	Boiss.	Ton'x	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Tonneaux.	Pds pcs			cts.	H. M.
10 nov.	Gov. Smith	.....	51,412	.....	.....	1,440	.....	302	1,742	13 10	Chicago	Ogdensburg	2	3 0
14 do	H. R. James	.....	23,870	40,630	.....	669	691	352	1,712	13 11	do	do	2	2 30
23 do	Whitney	.....	53,445	.....	.....	1,497	.....	.....	1,497	13 10	do	do	2	6 00
26 do	J. R. Langdon	.....	50,908	.....	.....	1,426	.....	205	1,631	13 5	do	do	2	1 30
		47,579	3,491,327	857,100	1,428	97,781	14,264	19,197	132,670	.....				

NAVIRES AMÉRICAINS—À VOILES.

8 sept.	Vance	.....	43,763	.....	....	1,226	.....	.....	1,226	14 0	Chicago	Ogdensburg		10 45
23 nov.	Wayne	.....	47,975	.....	.....	1,344	.....	.....	1,344	13 11	do	do		8 0
		.....	91,738	.....	.....	2,570	.....	.....	2,570					

K.—Tableau indiquant la quantité de fret passée à l'est du lac Erié, sur tout le parcours des canaux Welland et du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, pendant les saisons de navigation en 1881, 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889 et 1890.

Articles.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Classe 3.										
Fer, en gueuse	858	459	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do tout autre	.....	9	5	.....	7	15	.....	418	.....	.....
Pierre, pour la taille	233	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pommes	.....	1	.....	.....	513	49	33	.....	.....	.....
Orge	.....	259	.....	38	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Maïs	69,066	17,474	109,191	55,552	44,401	116,517	24,609	66,443	195,350	139,798
Fleur de farine	4,476	5,920	5,089	9,659	2,874	2,934	6,140	3,865	6,841	3,065
Farine, toutes sortes	.....	.....	1,188	.....	16	125	87	100	148	222
Avoine	.....	.....	.....	872	.....	.....	.....	.....	320	479
Pois	.....	.....	726	433	11	608	362	.....	.....	.....
Seigle	.....	1,269	518	477	.....	.....	.....	.....	1,284	1,120
Graines, toutes sortes	.....	37	2	.....	42	33	.....	12	3	2
Tabac, brut	.....	1	.....	.....	.....	25	.....	.....	.....	.....
Blé	77,061	161,692	76,379	84,822	52,157	86,815	160,063	93,915	70,815	75,515
Tous autres produits agricoles, légumes	.....	1	.....	.....	1	.....	17	.....	798	3
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	.....	.....	77	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Chevaux	.....	1	.....	.....	2	1	1	2	2	3
Saindoux et huile de saindoux	361	206	6	.....	.....	22	.....	54	.....	.....
Lard	5,141	278	212	318	30	936	418	265	1,220	221
Tous autres produits agricoles, animaux	.....	.....	.....	.....	4	68	29	39	32	117
Total, classe 3	157,196	187,609	193,393	152,171	100,058	208,148	191,759	165,113	276,813	220,545
Classe 4.										
Cendre	13	10	3	36	97	44	113	85	107	70
Meubles	4	12	6	10	5	6	9	2	.....	1
Verre, de toutes sortes	47	6	1	.....	.....	.....	.....	3	.....	1
Mélasse	.....	18	43	.....	.....	28	.....	.....	.....	.....
Clous	.....	.....	.....	1	.....	.....	1	.....	.....	.....
Huile	.....	425	.....	78	7	6	14	.....	4	6
Peinture	.....	4	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....
Poix et goudron	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Sucre	.....	.....	2	.....	.....	.....	15	.....	.....	.....
Pierre, brute	291	484	269	317	.....	.....	12	.....	.....	.....
Térébenthine	.....	2	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Whisky, bière et autres spiritueux	.....	25	35	.....	.....	8	.....	3	20	26
Marchandises non énumérées	60	105	53	37	29	100	72	105	193	142
Total, classe 4	415	1,092	412	480	138	193	236	198	324	246
Classe 5.										
Barils, vides	1	3	.....	37	128	6	88	40	.....	.....
Bois de service, scié	2,849	3,639	6,311	7,531	19,945	18,707	7,001	5,175	6,118	3,579
Douves, pipes et barils	1,001	2,359	2,024	200	856	332	184	139	.....	.....
do Indes Occidentales et pipes	1,198	1,130	451	863	.....	287	131	1,623	270	.....
Bois de construction, carré, sur navires	3,227	1,574	290	.....	639	1,330	.....	.....	.....	.....
do do en radeaux	3,250	1,149	2,314	7,365	11,128	15,410	14,390	11,586	9,302	.....
Articles en bois	76	205	199	68	76	101	45	25	.....	1
Total, classe 5	11,602	10,059	11,589	16,064	32,772	36,173	21,839	18,588	15,690	3,580
Classe spéciale.										
Houille	.....	75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	.....
Cryolithe	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	817
Grand total	169,213	198,835	205,394	168,715	132,968	244,514	213,834	183,899	293,197	225,188

L.—Tableau indiquant la quantité de fret passée à l'ouest de Montréal, sur tout le parcours des canaux du Saint-Laurent et Welland, jusqu'au lac Erié, pendant les saisons de navigation en 1881, 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889 et 1890.

Articles.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 3.										
Briques	81	96	78	200	44	66	3	187	84	252
Ciment et chaux hydraulique	38	533	508	219	117	498	1,740	1,177	823	62
Argile, chaux et sable	121	56	56	.....	.....	1	134	95	3	8
Poisson	18	406	.....	.....	.....	1	95	1	80	26
Gypse	.....	.....	.....	.....	13	.....	.....	.....	.....	.....
Fer, chemin de fer	16,476	11,246	8,725	2,031	12,356	6,629	153	9,148	15,513	20,003
do en gueuse	8,131	3,575	2,460	43	23	10	368	573	250	20
do tout autre	900	686	528	366	290	76	1,997	297	290	584
Sel	5,175	1,820	5,324	802	1,574	5,609	4,197	3,599	4,216	7,440
Pierre, pour la taille	5	.....	.....	.....	7	.....	.....	.....	.....	12
Fleur de farine	.....	.....	21	.....	.....	.....	.....	.....	.....	48
Farines	.....	.....	5	.....	.....	.....	.....	31	.....	.....
Avoine	.....	.....	264	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pommes de terre	359	23	.....	.....	.....	.....	4	.....	.....	.....
Graines, de toutes sortes	65	14	.....	.....	.....	.....	.....	24	215	100
Produits agricoles, non énumérés, légumes	2	.....	25	1	1	.....	.....	35	19	.....
Chevaux	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....
Saindoux et huile de saindoux	.....	.....	.....	.....	3	.....	3	.....	.....	72
Lard	.....	.....	.....	45	.....	.....	.....	.....	.....	33
Laine	.....	3	.....	.....	.....	.....	4	.....	.....	13
Tous autres articles non énumérés	.....	.....	.....	.....	.....	6	4	77	.....	1
Total, classe 3	31,371	18,460	17,994	3,707	14,428	12,896	8,702	15,244	21,495	28,674
Classe 4.										
Cendre, potasse et perlasse	.....	.....	.....	.....	226	20	.....	.....	.....	10
Faïencerie et poterie	24	116	137	47	10	40	164	336	112	11
Bois de teinture, etc	.....	.....	2	.....	.....	1	4	.....	.....	.....
Meubles	3	4	4	1	.....	9	1	1	.....	.....
Verre, toutes sortes	97	359	156	160	32	39	53	77	71	23
Manille	.....	5	5	17	.....	7	5	1	.....	.....
Mélasse	14	58	3	.....	.....	23	1	7	56	.....

Clous	258	576	1,085	160	205	389	147	578	736	453
Huile, en barils	54	119	122	80	10	82	28	22	9	11
Peinture	47	124	103	161	24	36	80	59	49	24
Poix et goudron	1	.....	50	1	.....	5	1	.....	.....	13
Résine	.....	11	21	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
Cendre de soude	3,177	1,040	1,801	1,427	164	975	1,116	1,196	766	554
Acier	29	.....	3	142	.....	1	423	3	3	1
Pierre brute	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Sucre	5	465	375	290	64	316	207	98	7	551
Etain	959	641	1,669	1,832	10	549	2,225	198	480	40
Térébenthine	.....	.....	1	1	.....	1	1	1	1	2
Blanc de plomb	.....	14	.....	3	.....	3	4	2	4	19
Blanc de céruse	10	5	19	.....	9	.....	7	.....	33	34
Whisky, bière, etc	91	564	791	364	259	174	287	228	124	350
Marchandises non énumérées	984	1,992	2,608	1,001	712	1,008	619	1,259	1,422	1,180
Total, classe 4	5,753	6,093	8,957	5,687	1,725	3,678	5,373	4,066	3,873	3,277
Classe 5.										
Barils, vides	40	130	179	.....	.....	227	.....	.....	2	.....
Bois de service, scié, sur navires	.....	175	318	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Articles en bois	26	23	.....	3	2	.....	.....	.....	.....	.....
Total, classe 5	66	328	497	3	2	227	.....	.....	2	.....
Classe spéciale.										
Houille	.....	.....	40	28	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grand total	37,190	24,881	27,488	9,425	16,155	16,801	14,075	19,310	25,370	31,951

M.—Tableau indiquant la quantité de fret passée à l'est par le canal Welland de ports américains à des ports américains, dans les saisons de navigation en 1880, 1881, 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889 et 1890.

Articles.	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 3.											
Briques	22		3				41				4
Ciment et chaux hydraulique			2				31		4		
Poisson				1				2			
Fer, chemin de fer				142							
do tout autre		79	114	90	40		45			520	1
Sel				8			1				
Pierre, pour la taille	258			38	15						
Pommes		1	8								
Orge			537	795				1,709	2		6,519
Maïs	16,122	30,031	32,433	66,128	53,707	63,229	93,503	83,431	102,974	147,045	180,842
Farine			107	2,041	1,715	124	7,591	11,780	8,563	5,017	9,204
Foin, pressé					13						
Farine, de toutes sortes			5	8,579	8,170		13,201	10,726	11,598	17,224	20,482
Tourteaux oléagineux				1							
Avoine	296			731	9,874	882	4,790	12,050	26,510	27,492	27,030
Pommes de terre			1							1	1
Seigle			684						179		
Graines, de toutes sortes		16		662	511		236	44	48	151	135
Blé	30,611	34,320	30,227	54,282	40,956	53,235	53,258	37,678	39,999	39,229	31,527
Produits agricoles, légumes			5	3			2	2			14
Peaux vertes et salées, etc				60	73		414	170	39		
Chevaux			1	6	6		1	2		1	1
Saindoux et huile de saindoux				5	7		13	14	19	32	30
Viandes, autres que le lard			1	12	4		1	18	14	3	15
Lard			1	163			106	108	19	21	88
Moutons					1						
Laine				95			1,125	86	18	452	
Total, classe 3	47,309	64,447	64,129	133,782	115,092	117,470	174,359	157,820	189,986	237,188	275,893
Classe 4.											
Instruments aratoires		3		1				9			

Poterie et faïencerie	...	4	1	1	...	...	...	...	1	1	...
Meubles	...	...	15	25	16	...	21	24	30	30	21
Verrerie, de toutes sortes	...	...	66	...	1	...	2	...	...	...	...
Clous	...	102	7	51	26	...	4	...	...	...	...
Huile, en barils	...	...	995	206	255	...	6	8	...	...	...
Peinture	...	...	3	6	...	...	...	...	...	...	3
Cendre de sonde	...	...	7	...	...	...	...	...	...	...	...
Acier	...	...	1	...	...	...	...	...	3	...	...
Pierre brute	192	29	33	87	7	...	38	...	...	2	...
Blanc de plomb	...	2	6	5	...	...	...	...	...	...	1
Whisky, bière et tous autres spiritueux	14	...	12	156	26	...	21	63	151	190	228
Marchandises non énumérées	1	49	91	941	481	2	824	469	1,453	1,679	1,822
Total, classe 4	207	189	1,237	1,479	812	2	916	573	1,638	1,902	2,075
Classe 5.											
Bois de service, scié, sur navires	33,555	30,462	34,182	34,189	43,713	44,668	43,776	29,845	28,333	55,074	38,030
Cercles	...	...	...	26	...	...	...	...	...	...	...
Bardeaux	9	...	9	9	76	111	463	...	6	51	...
Douves, saloirs	...	...	...	25	...	...	...	...	82	...	...
Articles en bois, etc	1	4	43	30	11	...	2	26	141	333	8
Total, classe 5	33,565	30,466	34,234	34,279	43,800	44,779	44,241	29,871	28,562	55,458	38,038
Classe spéciale.											
Houille	871	1,164	10,686	5,372	4,293	4,974	5,400	1,163	878	1,124	615
Pierre, impropre à la taille	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1,681	18
Cryolithe	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1,620
Total, classe spéciale	871	1,164	10,686	5,372	4,293	4,974	5,400	1,163	878	2,805	2,253
Grand total	81,952	96,266	110,286	174,912	163,997	167,225	224,916	189,427	221,064	297,353	318,259

N.—TABLEAU indiquant le nombre de navires et leurs cargaisons de blé, partis de ports à l'ouest de Port-Colborne à destination de Montréal ; la quantité transbordée à Kingston, et la quantité de chaque cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent, pendant la saison de navigation en 1890.

Noms des navires.	Première cargaison passée par le canal Welland.	Quantité transbordée à Kingston.	Cargaison passée par les canaux du St-Laurent.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeur canadien "Acadia"	510	.....	510
do do	615	130	485
do do	615	141	474
do do	600	123	477
do "Alma Munro"	645	242	403
do do	574	266	308
do "Canada"	555	233	322
do do	555	240	315
do do	555	238	317
do do	555	225	330
do do	555	239	316
do do	525	210	315
do do	537	225	312
do "Cuba"	660	255	405
do do	615	179	436
do do	580	246	334
do do	574	180	394
do "Celtic"	519	219	300
do do	510	210	300
do do	519	219	300
do do	508	208	300
do "Glengarry"	645	264	381
do "Lake Michigan"	525	209	316
do do	526	205	321
do do	229	.....	229
do do	301	.....	301
do "S. Magnus"	1,050	691	359
do do	959	600	359
Navires à voiles canadien "John Gaskin"	1,110	465	645
do "Glenora"	1,410	750	660
do "Kildonan"	1,033	204	829
Total	19,669	7,616	12,053

Nombre de cargaisons de blé	31	
Quantité passée par le canal Welland à Kingston	19,669	tonneaux.
do transbordée à Kingston	7,616	"
do de blé transportée jusqu'à Montréal sans transbordement à Kingston	12,053	"

N.—TABLEAU indiquant le nombre de navires et leurs cargaisons de maïs, partis de ports à l'ouest de Port-Colborne à destination de Montréal ; la quantité transbordée à Kingston, et la quantité de chaque cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent, pendant la saison de navigation en 1890.

Nom des navires.	Première cargaison passée par le canal Welland.	Quantité transbordée à Kingston.	Cargaison passée par les canaux du St-Laurent.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Vapeur canadien "Alma Munro"	588	241	347
do do	588	242	346
do do	616	256	360
do do	664	246	418
do do	644	165	396
do do	633	239	394
do do	546	145	346
do "Acadia"	560	113	447
do do	586	93	493
do do	597	112	485
do do	600	112	488
do "Celtic"	476	182	294
do do	476	182	294
do "Cuba"	630	260	370
do do	644	225	419
do do	600	225	375
do "Lake Michigan"	504	196	308
do do	504	190	314
do do	504	189	315
do do	504	170	334
do do	504	200	304
do "St. Magnus"	980	574	406
do do	980	574	406
do do	980	585	395
do do	952	578	374
do do	913	518	395
Navire à voiles canadien "Jennie"	926	315	611
do do	933	317	616
do do	933	311	622
do do	927	311	616
do "Kildonan"	1,151	311	840
do "Regina"	846	230	616
do do	845	229	616
do do	838	224	614
	24,172	9,060	14,974
Quantité pour Kingston		138	
		9,198	

Nombre de cargaisons de maïs 34
Quantité passée par le canal Welland à Kingston ..... 24,172 ton'x.
do transbordée à Kingston ..... 9,060 do
do prise à Montréal dans les nav. qui sont arrivés à Kingston ..... 14,974 do

RÉCAPITULATION du nombre des navires passés par le canal Welland avec cargaisons de grain jusqu'à Kingston, la quantité transbordée et la quantité prise à Montréal, pour la saison de 1890.

—	Nombre de cargaisons.	Total.
Blé	31	
Maïs	34	
Avoine	1	
Total		66
	Ton'x.	Ton'x.
Quantité de blé passée par le canal Welland en destination de Montréal	19,669	
do maïs do do	24,172	
do d'avoine do do	470	
Total passé par le canal Welland		44,311
Quantité des susdites cargaisons transbordées à Kingston, savoir :—		
Blé	7,616	
Maïs	9,060	
Total tranbordé		16,676
Quantité des susdites cargaisons transportée à Montréal sans transbordement à Halifax, savoir :—		
Blé	12,053	
Maïs	14,974	
Avoine	470	
Total de la quantité à Montréal		27,497
Quantité restant à Kingston		138
Total		44,311

O.—TABLEAU indiquant la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston sur des navires canadiens et américains, ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant la saison de navigation de 1890.

ARTICLES.	NAVIRES CANADIENS.				NAVIRES AMÉRICAINS.				TOTAL.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vap. et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	121	71,245	82	38,695	20	14,926	15	5,974	238	130,840
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Maïs		60,796		51,437		17,858		9,476		139,567
Avoine		479		.....		.....		.....		479
Seigle		1,121		.....		.....		.....		1,121
Blé		42,794		27,648		6,045		2,181		78,668
		105,190		79,085		23,903		11,657		219,835

						Tonneaux.
121	cargaisons	sur les	vapeurs canadiens ;	quantité	totale	105,190
82	do	do	voiliers do	do		79,085
20	do	do	vapeurs américains ;	do		23,903
15	do	do	voiliers do	do		11,657

P.—Quantité totale de grain arrivée à Kingston sur des navires qui ont passé par le canal Welland pendant la saison de navigation de 1890.

Sommaire.	Tonneaux.	Total, tonneaux.
Vapeurs canadiens, 121 cargaisons de grain	105,190	
Voiliers do 82 do	79,085	
Total, navires canadiens		184,275
Vapeurs américains, 20 cargaisons de grain	23,903	
Voiliers do 15 do	11,657	
Total, navires américains		35,560
Total, navires canadiens et américains		219,835
Distribué comme suit :—		
3 cargaisons transportées à Montréal dans des navires canadiens sans transb.		1,281
63 cargaisons arrivées à Kingston dans des navires canadiens, avec une quantité moyenne de	43,030	
Transbordé	16,814	
Quantité transportée à Montréal sans transbordement à Kingston		26,216
Navires arrivés à Kingston et qui ont déchargé toutes leurs cargaisons, comme suit :		
137 cargaisons dans des navires canadiens ... 139,964		
35 do do américains ... 35,560		
Quantité moyenne déchargée	175,524	
Transbordé dans des navires canadiens pour Montréal ... 168,356		
do *via* chemin de fer du Grand Tronc ... 972		
Quantité transbordée pour Montréal	169,328	
Total, quantité transbordée pour Montréal		186,142
Transbordée pour Cardinal ... 5,107		
Restant à Kingston ... 1,089		
		6,196
Total		219,835

Quantité transbordée à Ogdensburg et passée par les canaux du St-Laurent jusqu'à Montréal ... 16,433 tonneaux.

Q.—ETAT COMPARATIF de la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston, pour les saisons de 1889 et 1890.

	1889.		1890.	
	Nombre de cargaisons.	Tonneaux.	Nombre de cargaisons.	Tonneaux.
Quantité arrivée à Kingston dans des navires canadiens	208	165,117	203	184,275
do do do américains	114	108,358	35	35,560
Total	322	273,475	238	219,835
Quantité transbordée à Kingston dans des navires canadiens pour Montréal	.....	243,287	.....	185,170
Quantité transportée à Montréal sans transbordement à Kingston	.....	24,482	.....	27,497
Quantité transportée à Montréal par chemins de fer	.....	638	.....	972
do restant à Kingston	.....	5,068	.....	1,089
do transbordée à Cardinal	.....	.....	.....	5,107
Total	.....	273,475	.....	219,835

3 navires ont transporté leurs cargaisons à Montréal sans transbordement en 1890 contre 1 en 1889.
63 navires ont allégé leurs cargaisons à Kingston en 1890, contre 54 en 1889.
172 navires ont déchargé toutes leurs cargaisons à Kingston en 1890, contre 267 en 1889.

R.—ETAT indiquant la quantité d'avoine arrivée à Montréal par canaux et voies ferrées, de 1884 à 1890 inclusivement, et quantité exportée pendant la même période.

ANNÉES.	Par le canal Lachine.	Par les chemins de fer C.P. et G.T.	Total, reçu à Montreal.	Expédié par le fleuve Saint-Laurent et le chemin de fer G.T.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
1884	297,326	528,032	825,358	246,643
1885	678,866	550,425	1,229,291	1,463,932
1886	650,910	595,756	1,246,666	2,033,098
1887	341,568	452,748	794,316	509,010
1888	123,213	542,007	665,220	70,809
1889	119,958	812,750	932,708	88,910
1890	200,896	1,448,187	1,649,083	244,380

S.—QUANTITÉ de houille passée par le canal Welland depuis 1885 jusqu'à 1890, inclusivement, et montant de péages perçus sur cette houille.

Année.	De ports canadiens à des ports canadiens.	De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Total.	Péages perçus à 20c. par tonneau.
	Montée.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.		$ cts.
1885	.....	193,442	4,974	10,321	31,350	240,087	48,017 40
1886	.....	184,664	5,400	22,187	49,724	261,875	52,375 00
1887	.....	81,617	1,163	26,775	25,968	135,523	27,104 60
1888	.....	172,381	878	17,365	27,183	217,807	43,561 40
1889	.....	226,352	1,124	12,036	25,931	265,443	53,188 60
1890	80	116,616	615	17,280	22,781	202,372	38,222 30

NOTE.—Les péages sur la houille bitumineuse qui a passé par le canal Welland pendant la saison de 1890, ont été réduits de 20 à 10 centins par tonneau, par A. C. 11 du mai 1890.

RELEVÉ de la quantité de houille passée par le canal Welland, de 1885 à 1890, à bord de navires du Canada et des Etats-Unis.

Année.	Quantité transportée dans des navires canadiens.		Quantité transportée dans des navires américains.		Quantité totale transportée dans des navires canadiens et américains.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		$ cts.		$ cts.		$ cts.
1885	17,764	3,552 80	18,560	3,712 00	36,324	7,264 80
1886	43,477	8,695 40	11,647	2,329 40	55,124	11,024 80
1887	25,023	5,004 60	2,108	421 60	27,131	5,426 20
1888	23,853	4,770 60	4,208	841 60	28,061	5,612 20
1889	24,679	4,935 80	2,376	475 20	27,055	5,411 00
1890	22,781	2,365 60	615	61 50	23,396	2,427 10

T.—ETAT indiquant la quantité de houille qui a passé par les canaux du Saint-Laurent pendant les saisons de 1885 à 1890 inclusivement.

Année.	Quantité passée en franchise sans péages.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité totale montée et descendue.	Péages perçus sur la quantité descendue jusqu'à Montréal.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	$ cts.
1885	5,035	122,829	127,864	18,424 35
1886	3,301	118,802	122,103	17,820 70
1887	7,579	121,618	129,197	18,242 70
1888	8,341	123,050	131,391	18,423 90
1889	5,360	124,290	129,650	18,604 90
1890	6,538	135,168	141,706	20,275 20

U.—ETAT COMPARATIF de la quantité de fret descendu par le canal Welland indiquant la quantité destinée à Montréal, la quantité destinée à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall, et la quantité destinée à des ports américains, Oswégo, Ogdensburg, etc., sur le côté sud du lac Ontario, pour les années 1883 jusqu'à 1890, inclusivement.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1883.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	3	2	....
Produits agricoles, non énumérés, légumes	....	3	3
do do animaux	....	6	....
Instruments aratoires	....	....	1
Orge	....	....	735
Houille	....	89,344	5,372
Maïs	109,191	6,815	66,128
Faïencerie et poterie	....	....	1
Poisson	....	....	1
Fleur de farine	5,089	....	2,041
Meubles	6	8	25
Verrerie	1	9	....
Chevaux	....	....	6
Peaux vertes et salées	77	26	60
Fer, chemin de fer	....	....	142
Fer, tout autre	5	39	90
Saindoux et huile de saindoux	6	1	5
Farines, de toutes sortes	1,188	138	8,579
Viandes, autres que le lard	....	2	12
Manille	....	....	4
Mélasse	43	4	1
Clous	....	....	51
Avoine	....	....	731
Huile, en barils	....	300	206
Tourteaux oléagineux	....	....	1
Pois	726	....	....
Lard	212	13	163
Peinture	....	....	6
Guénilles	....	....	271
Seigle	518	....	....
Sel	....	....	8
Pierre, pour la taille	....	2,584	38
do ouvrée	269	353	87
Graines, de toutes sortes	2	....	662
Acier	1	....	....
Sucre	2	....	....
Spiritueux, bière, etc	35	98	156
Tabac, brut	....	5	....
Suif	....	2	....
Blé	76,379	3,835	54,282
Blanc de plomb	....	....	5
Laine	....	....	95
Toutes autres marchandises non énumérées	52	109	665
Barils, vides	....	4	....
Bois de chauffage, sur navires	....	930	....
Cercles	....	....	26
Bois de service, scié, sur navires	6,311	792	34,732
Douves et fonds, barils	....	31	....
do pipes	2,024	2,738	....
do Indes occidentales	451	1,946	....
Douves, saloirs	....	....	25
Bardeaux	....	....	9
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	....	1	....
Bois de construction, carré	2,604	74,329	....
Articles en bois et bois en partie fabriqué	199	35	30
Total	205,394	184,502	175,455

U.—ETAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1884.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	36	10	.....
Produits agricoles, non énumérés, légumes	.....	7	.....
do do animaux	.....	2	.....
Instruments aratoires	.....	9	.....
Orge	38	52	.....
Houille	.....	32,598	4,293
Maïs	55,552	9,5o2	53,707
Bestiaux	.....	1	.....
Poisson	.....	13	.....
Fleur de farine	9,659	.....	1,715
Meubles	10	17	16
Verrerie, de toutes sortes	.....	10	1
Foin, pressé	.....	.....	13
Chevaux	.....	2	6
Peaux vertes, cornes et sabots	.....	.....	73
Fer, tout autre	.....	8	40
Cryolithe ou minerai chim., et autres minerais, exc. le fer	.....	10	.....
Saindoux et huile de saindoux	.....	2	7
Farines, de toutes sortes	.....	5	8,170
Viandes, autres que le lard	.....	28	4
Marbre	.....	.....	1
Clous	1	.....	26
Avoine	872	.....	9,874
Huile, en barils	78	354	255
Pois	433	.....	.....
Lard	318	.....	.....
Seigle	477	.....	.....
Sel	.....	364	.....
Pierre, pour la taille	.....	2,059	15
do ouvrée	317	190	7
Graines, de toutes sortes	.....	111	511
Moutons	.....	.....	1
Spiritueux, bière, etc	.....	11	26
Térébenthine	1	.....	.....
Blé	84,822	2,549	40,975
Tous autres effets et marchandises non énumérés	37	104	480
Barils, vides	37	3	1
Bois de chauffage, sur navires	.....	930	.....
Bois de service, scié, sur navires	7,531	85	45,239
Douves et fonds, barils	.....	22	.....
do pipes	200	487	.....
do Indes Occidentales	863	406	.....
Bardeaux	.....	7	76
Bois de construction, carré	7,365	50,414	.....
Articles en bois et bois en partie fabriqué	68	3	11
Total	168,715	100,425	165,543

Une remise de 10 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, l'avoine, l'orge et le seigle, à destination de Montréal, par un A. C. du 28 mai 1884.

U.—État comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports. américains.
1885.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	97		
Pommes	513		
Produits agricoles, non énumérés, légumes	1		
do do animaux	2		
Orge			228
Houille		31,350	4,974
Maïs	44,401	9,906	63,229
Faïencerie et poterie	1		
Fleur de farine	2,874		124
Meubles	5	11	
Chevaux	2	1	
Fer, en gueuse		100	
do tout autre	7		
Minerai de fer			987
Saindoux et huile de saindoux		2	
Farines, de toutes sortes	16		
Avoine			882
Huile en barils	7	568	
Pois	11		
Peinture		68	
Lard	30		
Sel		407	
Pierre, pour la taille		3,749	
do ouvrée		8	
Graines, de toutes sortes	42	10	
Spiritueux, bière, etc		25	
Suif	2	4	
Blé	52,157	2,003	53,235
Toutes autres marchandises non énumérées	28	8	2
Barils, vides	128	8	
Bois de chauffage, sur navires		540	
Bois de service, scié	19,945	6,774	49,561
Douves et fonds	856	604	
Bardeaux			111
Bois de construction, carré	11,767	69,616	
Articles en bois	76		
Total	132,968	125,762	173,333

Une remise de 10 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, l'avoine, les pois, l'orge et le seigle à destination de Montréal, par un A. C. du 17 juin 1885, et une remise de 18 centins par tonneau à compter du 1er juillet 1885, par A. C. du 4 juillet 1885.

U.—Etat comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports d'Ontario, entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1886.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	44	10	11
Pommes	49	.....	.....
Produits agricoles, non énumérés, légumes	.....	1	1
Briques	.....	.....	41
Ciment et chaux hydraulique	.....	.....	26
Houille	.....	49,724	5,400
Maïs	116,517	8,871	93,503
Fleur de farine	2,934	.....	7,591
Meubles	6	15	21
Verrerie, de toutes sortes	.....	.....	2
Chevaux	1	.....	1
Peaux vertes et salées, etc	.....	.....	414
Fer, en gueuse	.....	617	43
do tout autre	15	12	1
Saindoux et huile de saindoux	22	9	13
Farines, de toutes sortes	125	18	13,201
Viandes, autres que le lard	67	64	1
Marbre	.....	2	.....
Mélasse	28	7	.....
Clous	.....	.....	4
Avoine	.....	41	4,790
Huile	6	28	6
Pois	608	.....	.....
Lard	936	407	106
Peinture	1	1	.....
Guénilles	.....	.....	13
Sel	.....	29	1
Pierre, pour la taille	.....	4,314	.....
do impropre à la taille	.....	105	38
Graines, de toutes sortes	33	3	236
Sucre	.....	.....	3
Spiritueux, bière, etc	8	12	21
Tabac, brut	25	.....	.....
Suif	1	2	1
Blé	86,815	969	53,258
Laine	.....	.....	1,125
Marchandises, non énumérées	100	46	793
Barils, vides	6	2	.....
Flottes	.....	20	.....
Bois de service, scié, sur navires	18,707	7,546	53,124
Mâts, espars, etc	.....	22	.....
Douves et fonds, barils	.....	57	.....
do do pipes	332	339	.....
do do Indes occidentales	287	444	.....
Bardeaux	.....	12	463
Bois de construction, carré	16,740	44,335	.....
Articles en bois, etc	101	45	2
Total	244,514	118,127	234,254

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, l'avoine, l'orge et le seigle, à destination de Montréal, par A. C. du 21 avril 1886.

U.—ETAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1887.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	113	...	...
Pommes	33	...	...
Produits agricoles non énumérés, légumes	...	...	2
Instruments aratoires	...	...	9
Orge	...	...	1,709
Houille	...	25,968	1,163
Maïs	24,609	6,898	83,431
Poisson	...	...	2
Farine	6,140	...	11,780
Meubles	9	9	24
Chevaux	1	1	2
Peaux vertes, etc	...	...	170
Fer, en gueuse	...	1,137	...
do tout autre	...	7	...
Saindoux et huile de saindoux	...	6	14
Farines, de toutes sortes	87	42	10,726
Viandes, autres que le lard	29	15	18
Clous	1	...	...
Avoine	...	...	12,050
Huile	14	190	8
Tourteaux oléagineux	17	...	...
Pois	362	...	...
Lard	418	86	108
Pierre, pour la taille	...	3,531	...
do brute	12	543	...
Graines	...	4	44
Sucre	15	...	1
Spiritueux	...	99	63
Blé	160,063	4,940	37,678
Laine	...	...	86
Toutes autres marchandises non énumérées	72	123	468
Barils, vides	88	...	24
Bois de service, scié	7,001	1,816	44,733
Douves et fonds de barils	...	27	...
do pipes	184	...	...
do Indes occidentales	131	838	...
Bois de construction, carré	14,390	21,351	...
Articles en bois et bois en partie ouvré	45	1	2
Total	213,834	67,632	204,315

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle, à destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 28 mars 1887.

U.—Etat comparatif de la quantité de fret descendue sur le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens, entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue des ports américains.
1888.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	85		
Pommes		45	
Orge			2
Ciment et chaux hydraulique			4
Houille		27,183	878
Maïs	66,443	25,469	102,974
Faïencerie et poterie		4	1
Farine	3,865		8,563
Meubles	2	1	30
Verrerie, de toutes sortes	3	2	
Foin, pressé		20	
Chevaux	2		
Peaux vertes et salées			39
Fer, en gueuse		549	
do tout autre	418	490	
Saindoux et huile de saindoux	54	12	18
Farines de toutes sortes	100		11,598
Viandes, autres que le lard	39	6	14
Avoine			26,510
Huile		3	
Pois		54	
Lard	265	61	19
Guénilles			14
Seigle		632	179
Pierre, pour la taille		6,535	
do ouvrée		126	
Graines de toutes sortes	12	1	48
Acier			3
Sucre		2	4
Spiritueux	3	2	151
Suif			1
Blé	93,915	14,365	39,999
Laine			18
Tous autres effets et marchandises non énumérés	105	34	1,435
Barils, vides	40		133
Bois de service, scié	5,174	4,515	45,818
Douves et fonds, barils	15	7	
do pipes	124		
do Indes occidentales	1,623	13	
do saloirs	1	1	
Bardeaux			6
Bois de construction, carré (sur navires)	11,586	33,669	
Articles en bois	25		8
Total	183,899	113,801	238,467

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle, à destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 20 avril 1888.

U.—ETAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1889.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	107	5	.....
Houille	.....	25,931	1,124
Maïs	195,350	11,200	147,045
Faïencerie et poterie	.....	1	1
Poisson	.....	5	.....
Farine	6,841	.....	5,017
Meubles	.....	4	30
Chevaux	2	.....	1
Fer, en gueuse	.....	613	.....
Fer, tout autre	.....	.....	520
Saindoux et huile de saindoux	.....	5	19
Farine, de toutes sortes	148	.....	17,224
Viandes, autres que le lard	32	2	3
Mélasse	.....	.....	88
Avoine	320	.....	27,492
Huile, en barils	4	2	.....
Tourteaux oléagineux	798	.....	.....
Pommes de terre	.....	.....	1
Lard	1,220	114	21
Seigle	1,284	634	.....
Sel	.....	316	.....
Pierre, pour la taille	.....	6,784	.....
do brute	.....	11	2
do impropre à la taille	.....	375	1,681
Graines de toutes sortes	3	.....	151
Spiritueux, bière, etc.	20	8	190
Suif	.....	.....	13
Blé	70,815	7,241	39,229
Laine	.....	.....	452
Marchandises	193	129	1,591
Barils, vides	.....	.....	173
Bois de service, scié	6,118	4,669	71,055
Mâts, espars, etc	.....	220	.....
Traverses de chemin de fer	.....	852	.....
Billots de sciage	.....	.....	158
Douves et fonds, barils	.....	4	.....
do pipes	202	304	.....
do Indes occidentales	68	559	.....
Bardeaux	.....	.....	51
Piquets, etc.	.....	17	.....
Bois de construction, carré	9,302	70,579	240
Articles en bois, etc	.....	.....	2
Total	292,827	130,584	313,574

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle, à destination de Montréal, par un arrêté du conseil du 28 mars 1889.

U.—ETAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1890.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis	70	...	...
Tous autres produits, animaux	14	...	...
do légumes	1	...	...
Orge	...	...	6,519
Briques	...	...	4
Houille	...	22,781	615
Maïs	134,966	11,584	180,842
Poisson	49	...	...
Fleur de farine	3,065	...	9,204
Meubles	1	1	21
Verrerie, de toutes sortes	1	...	...
Chevaux	3	...	1
Fer, tout autre	...	...	1
Cryolitthe	...	1,280	1,620
Saindoux et huile de saindoux	...	5	30
Farines	222	...	20,482
Viandes	...	...	15
Avoine	479	73	27,030
Huile, en barils	6	...	...
Tourteaux oléagineux	2	...	...
Peinture	...	...	3
Pois	...	...	14
Lard	221	19	88
Pommes de terre	...	...	1
Seigle	1,120	1	...
Sel	...	701	...
Pierre, pour la taille	...	5,761	...
do brute	...	639	18
Graines, de toutes sortes	2	...	135
Spiritueux, etc	26	...	228
Suif	54	...	...
Blé	75,515	5,241	31,527
Blanc de plomb	...	...	1
Marchandises	142	32	1,822
Barils, vides	...	...	7
Bois de chauffage, sur navires	...	1,398	...
Bois de service, scié, sur navires	3,195	3,767	47,590
do en radeaux	384	...	...
Douves et fonds, pipes	...	187	...
do Indes occidentales	...	36	...
Bardeaux	...	...	14
Bois de construction, carré, sur navires	...	73,112	...
do en radeaux	...	17,683	...
Articles en bois	1	...	1
	219,539	144,300	327,833
Maïs ... 16,033			
Avoine ... 400			
	16,433	...	*16,433
Total	235,972	144,300	311,400

*Cette quantité de grains a été réexpédiée à Ogdensburg et descendue par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal.

ÉTAT indiquant la quantité de fret descendue par le canal Welland à des ports canadiens, etc.—*Suite.*

RÉCAPITULATION.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains sur le côté sud du lac Ontario.
1883.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge	.....	.....	735
Maïs	109,191	6,815	66,128
Avoine	.....	.....	731
Seigle	518	.....	.....
Blé	76,379	3,835	54,282
Total du grain	186,088	10,650	121,876
Autres articles	19,306	173,852	53,579
Total	205,394	184,502	175,455
1884.			
Orge	38	52	.....
Maïs	55,552	9,552	53,707
Avoine	872	.....	9,874
Seigle	477	.....	.....
Blé	84,822	2,549	40,975
Total du grain	141,761	12,153	104,556
Autres articles	26,954	88,272	60,987
Total	168,715	100,425	165,543
1885.			
Orge	.....	.....	228
Maïs	44,401	9,906	63,229
Avoine	.....	.....	882
Pois	11	.....	.....
Seigle	.....	.....	.....
Blé	52,157	2,003	53,235
Total du grain	96,569	11,909	117,574
Autres articles	36,399	113,853	55,759
Total	132,968	125,762	173,333
1886.			
Orge	.....	.....	.....
Maïs	116,517	8,871	93,503
Avoine	.....	41	4,790
Pois	608	.....	.....
Seigle	.....	.....	.....
Blé	86,815	969	53,258
Total du grain	203,940	9,881	151,551
Autres articles	40,574	108,246	82,703
Total	244,514	118,127	234,254

ÉTAT indiquant la quantité de fret descendue par le canal Welland à des ports canadiens, etc.—*Fin.*

RÉCAPITULATION.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains, sur le côté sud du lac Ontario.
1887.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge	.....	.....	1,709
Maïs	24,609	6,898	83,431
*Avoine	.....	.....	12,050
Pois	362	.....	.....
Seigle	.....	.....	.....
Blé	160,063	4,940	37,678
Total du grain	185,034	11,838	134,868
Autres articles	28,800	55,794	69,447
Total	213,834	67,632	204,315
1888.			
Orge	.....	.....	2
Maïs	66,443	25,469	102,974
Avoine	.....	.....	26,510
Pois	.....	54	.....
Seigle	.....	632	179
Blé	93,915	14,365	39,999
Total du grain	160,358	†40,520	169,664
Autres articles	23,541	73,281	68,803
Total	183,899	113,801	238,467
1889.			
Orge	.....	.....	.....
Maïs	195,350	11,200	147,045
Avoine	320	.....	27,492
Pois	.....	.....	.....
Seigle	1,284	634	.....
Blé	70,815	7,241	39,229
Total du grain	267,769	19,075	213,766
Autres articles	25,158	111,509	99,808
Total	292,927	130,584	313,574
1890.			
Orge	.....	.....	6,519
Maïs	150,999	11,584	180,842
Avoine	879	73	27,030
Pois	.....	.....	14
Seigle	1,120	1	.....
Blé	75,515	5,241	31,527
Total du grain	228,513	16,899	245,932
Autres articles	7,459	127,401	81,901
Total	235,972	144,300	327,833

* Il n'y a pas eu de remise sur l'avoine en 1887, 1888 et 1889.

† En conséquence d'une crevasse dans le canal Cornwall, 14,921 tonneaux sur la quantité du grain ci-dessus ont été expédiés à Montréal par les chemins de fer Canadien du Pacifique et le Grand-Tronc, et une remise de 18 cents par tonneau allouée.

V.—SOMMAIRE de la quantité de fret descendue par le canal Welland sur lequel pleins péages ont été payés.

—	Quantité descendue à des ports canadiens : Toronto, Hamilton, Kingston, Cornwall, etc.	Quantité descendue à des ports des Etats-Unis : Oswégo, Ogdensburg, etc., sur le côté sud du lac Ontario.
1883.	Tonneaux.	Tonneaux.
Grain	10,650	121,876
Autres articles	173,852	53,579
Total	184,502	175,455
1884.		
Grain	12,153	104,556
Autres articles	88,272	60,987
Total	100,425	165,543
1885.		
Grain	11,909	117,574
Autres articles	113,853	55,759
Total	125,762	173,333
1886.		
Grain	9,881	151,551
Autres articles	108,246	82,703
Total	118,127	234,254
1887.		
Grain	11,838	134,868
Autres articles	55,794	69,447
Total	67,632	204,315
1888.		
Grain	25,599	169,664
Autres articles	73,281	68,803
Total	98,880	238,467
1889.		
Grain	19,075	213,766
Autres articles	111,509	99,808
Total	130,584	313,574
1890.		
Grain	16,899	245,932
Autres articles	127,401	81,901
Total	144,300	327,833

CANAUX—

ETAT COMPARATIF pour les années

——	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canal Welland, 1889	.....	.....	.....	17,061 73	23,791 75
do 1890	.....	.....	.....	17,294 68	27,935 15
Augmentation	.....	.....	.....	232 95	4,143 40
Diminution	.....	.....	.....	.....	.....
Canaux du Saint-Laurent, 1889	.....	.....	.....	1,471 78	9,134 72
do 1890	52 60	.....	.....	667 03	8,103 19
Augmentation	52 60	.....	.....	.....	.....
Diminution	.....	.....	.....	804 75	1,031 53
Canal Chambly, 1889	.....	.....	.....	30 46	3,550 36
do 1890	.....	.....	.....	7 45	1,140 30
Augmentation	.....	.....	.....	.....	.....
Diminution	.....	.....	.....	23 01	2,410 06
Canal Rideau, 1889	.....	.....	.....	222 43	996 75
do 1890	2 00	.....	.....	.....	896 36
Augmentation	2 00	.....	.....	.....	.....
Diminution	.....	.....	.....	222 43	100 39
Canaux de l'Ottawa, 1889	.....	.....	.....	1,425 13	10,071 16
do 1890	.....	.....	.....	570 00	8,676 26
Augmentation	.....	.....	.....	.....	.....
Diminution	.....	.....	.....	855 13	1,394 90
Canal Saint-Pierre, 1889	1 96	.....	9 98	150 50	457 71
do 1890	3 79	.....	.....	60 17	275 37
Augmentation	1 83	.....	.....	.....	.....
Diminution	.....	.....	9 98	90 33	182 34
Canal de la Trent, 1889	.....	.....	.....	.....	21 42
do 1890	.....	.....	.....	10 61	51 06
Augmentation	.....	.....	.....	10 61	29 64
Diminution	.....	.....	.....	.....	.....
Canal Murray, 1889	.....	.....	.....	.....	.....
do 1890	.....	.....	.....	.....	106 64
Augmentation	.....	.....	.....	.....	106 64
Diminution	.....	.....	.....	.....	.....
Total, augmentation	56 43	.....	.....	.....	.....
Total, diminution	.....	.....	9 98	1,752 09	839 54

Somme remboursée à raison de déduction des péages sur le grain passant par les canaux Welland et Saint-Laurent, 1889, $48,725.80 ; revenu actuel, $332,383.51.

Somme remboursée à raison de déduction des péages sur le grain passant par les canaux Welland et S aint-Laurent, 1890, $41,635.46 ; revenu actuel, $306,424.05.

REVENU.

terminées le 31 décembre 1889 et 1890.

Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.
29,024 36	27,981 74	38,022 03	34,429 54	28,047 61	20,623 14	486 48	219,468 38
25,323 04	29,219 82	25,407 30	27,792 97	21,998 15	19,682 69	15 12	194,668 92
.....	1,288 08	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3,701 32	.....	12,614 73	6,636 57	6,049 46	940 45	471 36	24,799 46
11,446 53	14,280 85	12,104 21	10,388 30	8,578 97	5,833 39	54 79	73,293 54
10,541 08	12,570 66	14.050 70	12,741 35	11,611 53	6,882 11	70 41	77,290 66
.....	.....	1,946 49	2,353 05	3,032 56	1,048 72	15 62	3,997 12
905 45	1,710 19	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3,784 91	3,401 38	3,439 48	2,494 65	2,545 89	1,486 99	.....	20,734 12
3,186 29	2,422 48	2,843 64	3,533 65	3,423 79	1,627 15	.....	18,184 75
.....	.....	.....	1,039 00	877 90	140 16	.....	.....
598 62	978 90	595 84	.....	.....	.....	.....	2,549 37
1,176 33	1,632 35	1,295 14	858 41	729 51	327 61	1 24	7,239 77
1,039 30	1,229 55	934 90	886 50	868 18	430 82	1 16	6,288 77
.....	.....	.....	28 09	138 67	103 21	.....	.....
137 03	402 80	360 24	.....	.....	.....	0 08	951 00
9,019 91	8,849 94	9,180 84	7,275 21	7,864 20	3,275 16	.....	56,961 55
7,402 31	8,939 14	7,131 95	5,397 41	6,072 30	4,062 99	.....	48,252 36
.....	89 20	.....	.....	.....	787 83	.....	.....
1,617 60	.....	2,048 89	1,877 80	1,791 90	.....	.....	8,709 19
356 00	333 10	412 09	438 35	380 35	306 84	72 79	2,919 67
170 40	203 26	203 18	440 84	301 75	217 51	43 65	1,919 92
.....	.....	.....	2 49	.....	.....	.....	.....
185 60	129 84	208 91	.....	78 60	89 33	29 14	999 75
51 20	69 66	107 79	121 34	82 81	38 06	.....	492 28
110 34	124 96	132 90	123 45	113 62	42 00	.....	708 94
59 14	55 30	25 11	2 11	30 81	3 94	.....	216 66
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
131 57	107 93	152 86	84 52	77 17	46 34	38 16	745 19
131 57	107 93	152 86	84 52	77 17	46 34	38 16	745 19
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	1,100 42	.....	.....
6,954 91	1,731 22	13,704 15	5,005 11	3,762 85	.....	446 80	33,049 80

Total pour l'année 1889..... $381,109 31
Total pour l'année 1890..... 348,059 51

ETAT COMPARATIF indiquant les quantités de grains et de bois passés par les canaux pendant les années expirées le 31 décembre 1889 et 1890.

—	Grains.							Bois.	Total.
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	* Tous autres.		
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Canal Welland, 1889	7,931	126,664	353,595	4,272	28,356	2,673	18,552	84,868	626,911
do 1890	14,509	118,002	327,394	10,830	27,728	1,549	20,876	60,398	581,286
Augmentation	6,578	.....	.....	6,558	.....	.....	2,324	.....	.....
Diminution	.....	8,662	26,201	.....	628	1,124	.....	24,470	45,625
Canaux du Saint-Laurent, 1889	8,324	99,045	201,563	2,811	1,703	1,292	22,844	60 713	398,295
do 1890	6,865	101,420	161,720	1,569	4,507	4,376	31,448	43,437	355,342
Augmentation	.....	2,375	.....	.....	2,804	3,084	8,604	.....	.....
Diminution	1,459	.....	39,843	1,242	.....	.....	.....	17,276	42,953
Canal Chambly, 1889	252	3	.....	1,078	1,370	.....	433	81,665	84,801
do 1890	207	45	7	496	632	.....	562	83,183	85,132
Augmentation	.....	42	7	.....	.....	.....	129	1,518	331
Diminution	45	.....	.....	582	738	.....	.....	.....	.....
Canal Rideau, 1889	366	311	52	270	13	23	210	59,803	61,048
do 1890	487	191	35	101	91	107	342	38,651	40,005
Augmentation	121	.....	.....	.....	78	84	132	.....	.....
Diminution	.....	120	17	169	.....	.....	.....	21,152	21,043
Canaux de l'Ottawa, 1889	19	70	2	390	855	1	1,699	614,851	617,887
do 1890	19	44	.....	119	1,378	20	2,139	531,076	534,795

Augmentation	...	...	...	...	523	19	440	...	...
Diminution	...	26	2	271	...	...	...	83,775	83,092
Canal Saint-Pierre, 1889	1,505	...	...	...	...	...	...	7,126	8,631
do 1890	1,629	...	...	...	...	...	...	2,567	4,196
Augmentation	124	...	...	...	...	...	...	...	...
Diminution	...	...	...	...	...	...	...	4,559	4,435
Canaux du district de Newcastle, 1889	...	...	...	...	...	...	...	835	835
do 1890	43	...	...	...	...	...	...	347	390
Augmentation	43	...	...	...	...	...	...	...	...
Diminution	...	...	...	...	...	...	...	488	445
Canal Murray, 1889	...	...	...	...	...	...	...	...	...
do 1890	60	384	...	1,070	...	454	1,092	621	3,681
Augmentation	60	384	...	1,070	...	454	1,092	621	3,681
Diminution	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Total, augmentation	5,422	...	...	5,364	2,039	2,517	12,721	...	...
Total, diminution	...	6,007	66,056	...	...	...	...	149,581	193,581
Total pour 1889									1,798,408
Total pour 1890									1,604,827

* Comprenant les pommes, farines, pois et pommes de terre.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A.

N° (A) 6.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland et montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1890.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total tonneaux.	Montant des péages.		Total, péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Montée.	Descente.	
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		2	1					68	1	70	71	0 15	14 00	14 15
Pommes		118	32						32	118	150	4 80	2 99	7 79
Produits agricoles non énumérés, légumes		1	18	200				1	18	202	220	2 70	10 23	12 93
Produits agricoles non énumérés, animaux								14		14	14		2 80	2 80
Instruments aratoires														
Orge			4,311			6,519			4.311	6,519	10,830	646 65	1,303 80	1,950 45
Briques	108	144			79	4			187	148	335	21 58	13 85	35 43
Os	1								1		1	0 02		0 02
Soufre					736				736		736	110 40		110 40
Ciment et chaux hydraulique	3		32		52				87		87	11 82		11 82
Argile, chaux et sable	50	422							50	422	472	0 94	44 25	45 19
Houille	92				161,616	615	17,280	22,781	178,988	23,396	202,384	35,795 50	2,427 10	38,222 60
Maïs						180,842		146,552		327,394	327,394		65,478 60	65,478 60
Bestiaux	1								1		1	0 02		0 02
Coton, brut														
Faïencerie et poterie			1						1		1	0 15		0 15
Bois de teint. et mat. tinctor.														
Poisson		51	2		170				172	51	223	25 80	9 85	35 65
Lin et chanvre														
Fleur de farine		4,854				9,204		403		14,461	14,461		2,042 79	2,042 79
Meubles		4	8			21		2	8	27	35	1 20	4 90	6 10
Gypse				205						205	205		2 56	2 56
Verrerie, de toutes sortes	2		17		6			1	25	1	26	3 75	0 20	3 95
Foin pressé														
Cochons														
Chevaux	29	10	4		1	1		3	34	14	48	1 33	1 05	2 38
Peaux vertes et salées, cornes et sabots					55				55		55	8 25		8 25
Glace		450	15,143		9,475				24,618	450	25,068	1,230 90	2 82	1,233 72

Fer, chemin de fer														
do en gueuse	6		30						36		36	4 62		4 62
do tout autre	81	4	128		503	1			712	5	717	105 04	0 45	105 49
Minerai de fer			5,238						5,238		5,238	261 90		261 90
Cryolithe ou minerai chimiq., et autre minerai, excep. le fer						1,620		1,280		2,900	2,900		145 00	145 00
Saindoux et huile de saindoux			2			30		5	2	35	37	0 30	7 00	7 30
Farine, de toutes sortes	1		4			20,482		221	5	20,703	20,708	0 75	4,140 60	4,141 35
Viandes, autres que le lard						15				15	15		3 00	3 00
Marbre					4,437				4,437		4,437	665 55		665 55
Manille					162				162		162	24 30		24 30
Mélasse			1		116				117		117	17 55		17 55
Clous	56		4						60		60	1 95		1 95
Avoine		219				27,030		479		27,728	27,728		5,533 80	5,533 80
Huile, en barils	6						77	6	83	6	89	2 75	1 20	3 95
Tourteaux oléagineux								2		2	2		0 40	0 40
Pois						14				14	14		2 80	2 80
Pommes de terre	3					1			3	1	4	0 06	0 20	0 26
Lard						88		240		328	328		65 60	65 60
Peinture					34	3			34	3	37	5 10	0 60	5 70
Poix et goudron		45	596		222				818	45	863	122 70	1 13	123 83
Guénilles														
Seigle	428							1,121	428	1,121	1,549	64 20	224 20	288 40
Résine														
Sel	14	701	104		208				326	701	1,027	47 33	140 20	187 53
Pierre, pour la taille		971						4,790		5,761	5,761		1,152 20	1,152 20
do ouvrée	195					18		639	195	657	852	3 66	131 40	135 06
do impropre à la taille, non ouvrée	339	121			5,084				5,423	121	5,544	526 88	1 78	528 66
Graines, de toutes sortes					18	135		2	18	137	155	2 70	27 40	30 10
Moutons														
Cendre de soude					993				993		993	148 95		148 95
Acier														
Sucre	149		54		723				926		926	120 58		120 58
Spiritueux, bière, etc	12		2			228		26	14	254	268	2 10	50 80	52 90
Tabac (brut)	2		3						5		5	0 75		0 75
Suif					68			54	68	54	122	10 20	10 80	21 00
Etain	1								1		1	0 02		0 02
Térébenthine														
Blé	3,078	12,527				31,527		70,870	3,078	114,924	118,002	65 50	22,830 44	22,895 94
Blanc de plomb						1				1	1		0 20	0 20
Blanc de céruse	1								1		1	0 15		0 15
Laine														
Tous autres effets et marchandises non énumérés	787	203	203		29,322	1,822	1	189	30,313	2,214	32,527	4,454 00	406 44	4,860 44
Ecorce														
Barils, vides				99	77	7			77	106	183	14 63	3 79	18 42
Courbes pour bâtiments														
Flottes														
Bois de chauffage, sur navires	3,264	10,608	300						3,564	10,608	14,172	98 03	504 22	602 25

N^c (A) 6.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.		Total, montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Montée.	Descente.	
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Echalas à houblon	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bois de serv., scié, sur navires	760	7,013	...	9,560	...	38,030	...	5,020	760	59,623	60,383	18 22	10,352 80	10,371 02
do en radeaux.	...	15	...	...	...	...	...	...	...	15	15	...	2 03	2 03
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	...	1	...	...	...	...	...	...	...	1	1	...	25	25
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	23	3	...	...	...	...	...	...	23	3	26	58	25	83
Liens de ch. de fer, sur navires	...	10	...	47	...	...	...	...	...	57	57	...	1 69	1 69
do en radeaux	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Billots de sciage	60	3,626	...	158	...	...	...	...	60	3,784	3,844	2 10	204 28	206 38
Douves et fonds, barils	...	218	...	...	...	...	...	...	...	218	218	...	17 40	17 40
do pipes	...	...	...	...	...	...	...	187	...	187	187	...	34 80	34 80
do Indes occid.	...	...	...	...	...	...	...	36	...	36	36	...	6 75	6 75
Douves, saloirs	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bardeaux	...	...	...	14	...	...	...	...	...	14	14	...	9 60	9 60
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bois de const., carré, sur nav.	1	12,269	...	...	...	...	...	60,843	1	73,112	73,113	15	11,073 67	11,073 82
do en rad.	6	1,725	...	...	...	...	...	15,963	6	17,688	17,694	25	2,651 71	2,651 96
Traverses	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Articles en bois et bois en partie fabriqué	...	...	...	...	26	1	...	1	26	2	28	10 40	80	11 20
Total, fret payant péages.	9,559	56,335	26,238	10,283	214,183	318,259	17,358	331,799	267,338	716,676	984,014	44,669 91	131,103 47	175,773 38
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du Saint-Laurent.														
Alcalis, potasse et perlasse	...	...	10	...	...	...	...	...	10	...	10			
Briques	...	...	103	...	149	...	...	...	252	...	252			
Ciment et chaux hydraulique	8	...	54	...	...	...	...	...	62	...	62			
Argile, chaux et sable	2	...	6	...	...	...	...	...	8	...	8			

Faïencerie et poterie			3		8				11		11
Poisson			26						26		26
Fleur de farine			48						48		48
Verrerie, de toutes sortes	2		21						23		23
Fer, chemin de fer	19,942		61						20,003		20,003
" en gueuse	20								20		20
" tout autre	488		96						584		584
Saindoux et huile de saindoux					72				72		72
Clous	42		411						453		453
Huile, en barils	6		5						11		11
Lard			33						33		33
Peinture	7		17						24		24
Poix et goudron	1		12						13		13
Résine	1								1		1
Sel	118		6,486		836				7,440		7,440
Pierre, pour la taille			12						12		12
Graines, de toutes sortes			100						100		100
Cendre de soude			194		360				554		554
Acier			1						1		1
Sucre			551						551		551
Spiritueux, bière, etc	20		330						350		350
Tabac, brut			1						1		1
Etain			40						40		40
Térébenthine	1		1						2		2
Blanc de plomb	8		11						19		19
Blanc de céruse	3		31						34		34
Laine			13						13		13
Toutes autres marchandises non énumérées	46		1,044		90				1,180		1,180
Bois en franchise, de Welland à Port-Robinson		200								*200	200
Grand total, fret	30,274	56,535	35,959	10,283	215,698	318,259	17,358	331,799	299,289	716,876	1,016,165

Total des péages sur navires	8,938 38	9,016 12	17,954 50
" " passagers	176 26	185 39	361 65
" " articles en franchise $4,803 15			
Amendes et dommages			579 39
Revenu total, à part les loyers des pouvoirs d'eau	53,784 55	140,304 98	194,668 92

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1891.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 7.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1890.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.		Total, montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Montée.	Descente.	
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		2	1					68	1	70	71	0 15	14 00	14 15
Pommes			32						32		32	4 80		4 80
Produits agricoles, non énumérés, légumes			18					1	18	1	19	2 70	0 20	2 90
Produits agricoles, non énumérés, animaux								14		14	14		2 80	2 80
Instruments aratoires														
Orge			4,311			6,519			4,311	6,519	10,830	646 65	1,303 80	1,950 45
Briques	50				79	4			129	4	133	19 35	0 80	20 15
Os														
Soufre					736				736		736	110 40		110 40
Ciment et chaux hydraulique			17		52				69		69	10 35		10 35
Argile, chaux et sable														
Houille	80				161,616	615	17,280	22,781	178,976	23,396	202,372	35,795 20	2,427 10	38,222 30
Maïs						180,842		146,550		327,392	327,392		65,478 40	65,478 40
Bestiaux														
Coton, brut														
Faïencerie et poterie			1						1		1	0 15		0 15
Bois de teint. et matières tinct.														
Poisson		49	2		170				172	49	221	25 80	9 80	35 60
Lin et chanvre														
Fleur de farine						9,204		403		9,607	9,607		1,921 40	1,921 40
Meubles			8			21		2	8	23	31	1 20	4 60	5 80
Gypse														
Verrerie, de toutes sortes	2		17		6			1	25	1	26	3 75	0 20	3 95
Foin, pressé														
Cochons														
Chevaux			4		1	1		3	5	4	9	0 75	0 80	1 55
Peaux vertes et salées, cornes et sabots					55				55		55	8 25		8 25

Glace			15,143		9,475				24,618		24,618	1,230 90		1,230 90
Fer, chemin de fer														
" en guense			30						30		30	4 50		4 50
" tout autre	65		128		503	1			696	1	697	104 40	0 20	104 60
Minerai de fer			5,238						5,238		5,238	261 90		261 90
Cryolithe ou minerai chimique et autre min., excepté le fer						1,620		1,280		2,900	2,900		145 00	145 00
Saindoux et huile de saindoux			2			30		5	2	35	37	0 30	7 00	7 30
Farine, de toutes sortes	1		4			20,482		221	5	20,703	20,708	0 75	4,140 60	4,141 35
Viandes, autres que le lard						15				15	15		3 00	3 00
Marbre					4,437				4,437		4,437	665 55		665 55
Manille					162				162		162	24 30		24 30
Mélasse			1		116				117		117	17 55		17 55
Clous	2		4						6		6	0 90		0 90
Avoine		73				27,030		479		27,582	27,582		5,516 40	5,516 40
Huile, en barils								6		6	6		1 20	1 20
Tourteaux oléagineux								2		2	2		0 40	0 40
Pois						14				14	14		2 80	2 80
Pommes de terre						1				1	1		0 20	0 20
Lard						88		240		328	328		65 60	65 60
Peinture					34	3			34	3	37	5 10	0 60	5 70
Poix et goudron			596		222				818		818	122 70		122 70
Guénilles														
Seigle	428							1,121	428	1,121	1,549	64 20	224 20	288 40
Résine														
Sel	2	701	104		208				314	701	1,015	47 10	140 20	187 30
Pierre, pour la taille		971						4,790		5,761	5,761		1,152 20	1,152 20
" ouvrée						18		639		657	657		131 40	131 40
" impropre à la taille, non ouvrée					5,084				5,084		5,084	508 40		508 40
Graines, de toutes sortes					18	135		2	18	137	155	2 70	27 40	30 10
Moutons														
Cendre de soude					993				993		993	148 95		148 95
Acier														
Sucre	9		54		723				786		786	117 90		117 90
Spiritueux, bière, etc	12		2			228		26	14	254	268	2 10	50 80	52 90
Tabac, brut	2		3						5		5	0 75		0 75
Suif					68			54	68	54	122	10 20	10 80	21 00
Etain														
Térébenthine														
Blé		10,317				31,527		70,439		112,283	112,283		22,456 60	22,456 60
Blanc de plomb						1				1	1		0 20	0 20
Blanc de céruse	1								1		1	0 15		0 15
Laine														
Tous autres effets et marchandises non énumérés	74	8	203		29,322	1,822	1	166	29,600	1,996	31,596	4,440 00	399 20	4,839 20
Ecorce														
Barils, vides					77	7			77	7	84	14 63	1 32	15 95
Courbes pour bâtiments														
Flottes														

N° (A) 7.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.		Total des péages.
	Montée	Descente.	Montée	Descente.	Montée	Descente.	Montée	Descente.	Montée	Descente.		Montée.	Descente.	
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bois de chauffage, sur navires	.....	1,398	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,398	1,398	.....	93 20	93 20
" " en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cercles	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Echalas à houblon	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de serv., scié, sur navires.	.....	1,942	.....	9,560	.....	38,030	.....	5,020	.....	54,552	54,552	.....	9,811 94	9,811 94
" " en radeaux.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Liens de ch. de fer, sur nav.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " en rad.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Billots de sciage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Douves et fonds, barils	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	187	.....	187	187	.....	34 80	34 80
" " pipes	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36	.....	36	36	.....	6 75	6 75
" " Indes Occid.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Douves, saloirs	.....	.....	.....	14	.....	.....	.....	.....	.....	14	14	.....	9 60	9 60
Bardeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de const., carré, sur nav.	.....	12,269	.....	.....	.....	.....	.....	60,843	.....	73,112	73,112	.....	11,073 67	11,073 67
" " en rad.	.....	1,720	.....	.....	.....	.....	.....	15,963	.....	17,683	17,683	.....	2,651 46	2,651 46
Traverses	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Articles en bois et bois en partie fabriqué	.....	.....	.....	.....	26	1	.....	1	26	2	28	10 40	0 80	11 20
Total, fret payant péages.	728	29,450	25,923	9,574	214,183	318,259	17,281	331,343	258,115	688,626	946,741	44,435 83	129,323 44	173,759 27
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du St-Laurent :—														
Alcalis, potasse et perlasse	.....	.....	10	.....	.....	.....	.....	.....	10	.....	10	.....	.....	.....

Briques			103		149				252		252			
Ciment et chaux hydraulique	8		54						62		62			
Argile, chaux et sable	2		6						8		8			
Faïencerie et poterie			3		8				11		11			
Poisson			26						26		26			
Fleur de farine			48						48		48			
Verrerie, de toutes sortes	2		21						23		23			
Fer, chemin de fer	19,942		61						20,003		20,003			
do en gueuse	20								20		20			
do tout autre	488		96						584		584			
Saindoux et huile de saindoux					72				72		72			
Clous	42		411						453		453			
Huile, en barils	6		5						11		11			
Lard			33						33		33			
Peinture	7		17						24		24			
Poix et goudron	1		12						13		13			
Résine	1								1		1			
Sel	118		6,486		836				7,440		7,440			
Pierre, pour la taille			12						12		12			
Graines, de toutes sortes			100						100		100			
Cendre de soude			194		360				554		554			
Acier			1						1		1			
Sucre			551						551		551			
Spiritueux, bière, etc	20		330						350		350			
Tabac, brut			1						1		1			
Etain			40						40		40			
Térébenthine	1		1						2		2			
Blanc de plomb	8		11						19		19			
Blanc de céruse	3		31						34		34			
Laine			13						13		13			
Tous autres effets et marchandises non énumérés	46		1044		90				1,180		1,180			
Grand total, fret	21,443	29,451	35,644	9,574	215,698	318,259	17,281	331,342	290,066	688,626	978,692			

Total des péages sur navires		8,470 46	8,603 06	17,073 52
" passagers		42 00	50 55	92 55
" marchandises en franchise	$4,792 65			
Total des péages		52,948 29	137,977 05	190,925 34

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1891.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 8.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1890.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, montée.	Montant des péages, descente.	Total, montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse														
Pommes		118								118	118		2 99	2 99
Produits agricoles, non énumérés, légumes		1		200						201	201		10 03	10 03
Produits agricoles, non énumérés, animaux														
Instruments aratoires														
Orge														
Briques	58	144							58	144	202	2 23	13 05	15 28
Os	1								1		1	0 02		0 02
Soufre														
Ciment et chaux hydraulique	3		15						18		18	1 47		1 47
Argile, chaux et sable	50	422							50	422	472	94	44 25	45 19
Houille	12								12		12	30		0 30
Maïs								2		2	2		0 20	0 20
Bestiaux	1								1		1	0 02		0 02
Coton, brut														
Faïencerie et poterie														
Bois de teinture et mat. tinct.														
Poisson		2								2	2		0 05	0 05
Lin et chanvre														
Fleur de farine		4,854								4,854	4,854		121 39	121 39
Meubles		4								4	4		0 30	0 30
Gypse				205						205	205		2 56	2 56
Verrerie, de toutes sortes														
Foin, pressé														
Cochon														
Chevaux	29	10							29	10	39	0 58	0 25	0 83
Peaux vertes et salées, cornes et sabots														
Glace		450								450	450		2 82	2 82

Fer, chemin de fer														
" en gueuse	6								6		6	12		0 12
" tout autre	16	4							16	4	20	0 64	0 25	0 89
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chim., et autre minerai, excepté le fer														
Saindoux et huile de saindoux														
Farine, de toutes sortes														
Viandes, autres que le lard														
Marbre														
Manille														
Mélasse														
Clous	54								54		54	1 05		1 05
Avoine		146								146	146		17 40	17 40
Huile, en barils	6						77		83		83	2 75		2 75
Tourteaux oléagineux														
Pois														
Pommes de terre	3								3		3	0 06		0 06
Lard														
Peinture														
Poix et goudron		45								45	45		1 13	1 13
Guénilles														
Seigle														
Résine														
Sel	12								12		12	0 23		0 23
Pierre, pour la taille														
" ouvrée	195								195		195	3 66		3 66
" impropre à la taille, non ouvrée	339	121							339	121	460	18 48	1 78	20 26
Graines, de toutes sortes														
Moutons														
Cendre de soude														
Acier														
Sucre	140								140		140	2 68		2 68
Spiritueux, bière, etc														
Tabac, brut														
Suif														
Etain	1								1		1	0 02		0 02
Térébenthine														
Blé	3,078	2,210						431	3,078	2,641	5,719	65 50	373 84	439 34
Blanc de plomb														
Blanc de céruse														
Laine														
Tous autres effets et marchandises non énumérés	713	195						23	713	218	931	14 00	7 24	21 24
Ecorce														
Barils, vides				99						99	99		2 47	2 47
Courbes pour bâtiments														
Flottes														
Bois de chauffage, sur navires	3,264	9,210	300						3,564	9,210	12,774	98 03	411 02	509 05

N° (A) 8.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bois de chauffage, en radeaux														
Cercles														
Echalas à houblon														
Bois de serv., scié, sur navires	760	5,071							760	5,071	5,831	18 22	540 86	559 08
" " en radeaux		15								15	15		2 03	2 03
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires		1								1	1		0 25	0 25
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	23	3							23	3	26	0 58	0 25	0 83
Liens de ch. de fer, sur navires		10		47						57	57		1 69	1 69
" " en radeaux														
Billots de sciage	60	3,626		158					60	3,784	3,844	2 10	204 28	206 38
Douves et fonds, barils		218								218	218		17 40	17 40
" " pipes														
" " Indes occidentales														
Douves, saloirs														
Bardeaux														
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de cons., carré, sur navires	1								1		1	0 15		0 15
" " en radeaux	6	5							6	5	11	0 25	0 25	0 50
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué														
Total, fret payant péages.	8,831	26,885	315	709			77	456	9,223	28,050	37,273	234 08	1,780 03	2,014 11
Bois en franchise, de Welland à Port-Robinson		200								200	200			
Grand total du fret	8,831	27,085	315	709			77	456	9,223	28,250	37,473			

Total, péages sur navires	467 92	413 06	880 98
" " passagers	134 26	134 84	269 10
" " articles en franchise.. $10 50			
Total, péages	836 26	2,327 93	3,164 19

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1891.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 9.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1890.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		58	10		10				20	58	78	3 00	11 60	14 60
Pommes	43	2,515		22	3				46	2,537	2,583	4 46	364 39	368 85
Produits agricoles non énumérés, légumes	1,366	964							1,366	964	2,330	78 08	100 99	179 07
Produits agricoles non énumérés, animaux	117	471					20		137	471	608	10 88	44 45	55 33
Instruments aratoires	101	12							101	12	113	14 47	1 85	16 32
Orge	157	1,411			1				158	1,411	1,569	3 76	29 52	33 28
Briques	10,142	331	815		202		161		11,320	331	11,651	476 34	23 30	499 64
Os		90		164						254	254		34 01	34 01
Soufre	200						88		288		288	22 83		22 83
Ciment et chaux hydraulique	2,505	243	54						2,559	243	2,802	350 09	23 72	373 81
Argile, chaux et sable	17,290	7,465	155				3,541		20,986	7,465	28,451	789 87	418 46	1,208 33
Houille		75,595				1,017		80,571		157,183	157,183		21,830 57	21,830 57
Maïs	32	3,539			23	452		12,769	55	16,760	16,815	3 31	363 41	366 72
Bestiaux	40	522							40	522	562	2 32	40 34	42 66
Coton, brut														
Faïencerie et poterie	204	26	3						207	26	233	38 69	5 20	43 89
Bois de teint. et mat. tinctor.	38						203		241		241	14 25	1 60	15 85
Poisson	337	45	26						363	45	408	38 66	3 14	41 80
Lin et chanvre	2	166							2	166	168	0 20	6 45	6 65
Fleur de farine	891	2,733	48			128			939	2,861	3,800	69 43	417 96	487 39
Meubles	194	464							194	464	658	28 66	87 75	116 41
Gypse	649	160							649	160	809	10 12	6 07	16 19
Verrerie, de toutes sortes	518	82	18				13		549	82	631	105 98	15 25	121 23
Foin, pressé	412	459			26				438	459	897	17 48	29 18	46 66
Cochons	2	49							2	49	51	0 08	6 62	6 70
Chevaux	118	295			1	2			119	297	416	8 75	21 84	30 59
Peaux vertes et salées, cornes et sabots		14								14	14		1 23	1 23

Glace		1,467								1,467	1,467		206 65	206 65
Fer, chemins de fer	19,986	151	241						20,227	151	20,378	3,016 04	11 33	3,027 37
do en gueuse	3,178	5	66						3,244	5	3,249	470 27	0 19	470 46
do tout autre	11,436	2,732	109				57		11,602	2,732	14,334	733 41	112 32	845 73
Minerai de fer														
Cryolithe, minerai chimiq. et autre minerai, excepté le fer		3,542								3,542	3,542		177 10	177 10
Saindoux et huile de saindoux	160	84							160	84	244	19 67	3 56	23 23
Viandes, autres que le lard	110	1,276				3			110	1,279	1,389	7 17	89 89	97 06
Farine, de toutes sortes	20	21							20	21	41	1 73	1 26	2 99
Marbre	34	1							34	1	35	6 66	0 20	6 86
Manille	21	3							21	3	24	4 10	0 60	4 70
Mélasse	739	19					481		1,220	19	1,239	152 17	0 95	153 12
Clous	2,915	964	180						3,095	964	4,059	600 57	48 35	648 92
Avoine	599	2,644						785	599	3,429	4,028	22 66	98 00	120 66
Huile, en barils	1,034	291	41		6	119	160	41	1,241	451	1,692	171 80	63 70	235 50
Tourteaux oléagineux	8								8		8	0 75		0 75
Pois	1,168	25,993							1,168	25,993	27,161	25 43	519 94	545 37
Pommes de terre	10	72	2		9				21	72	93	1 66	6 51	8 17
Lard	326	283	33			8			359	291	650	36 21	27 07	63 28
Peinture	264	199	7				23		294	199	493	54 26	19 70	73 96
Poix et goudron	74	107	12				179		265	107	372	21 33	5 35	26 68
Guénilles	2	122							2	122	124	0 40	23 05	23 45
Seigle	3	3,253							3	3,253	3,256	0 24	65 06	65 30
Résine	10	121					2,153		2,163	121	2,284	108 94	6 05	114 99
Sel	5,492	138	6,056			21	3	5	11,551	164	11,715	1,547 67	7 49	1,555 16
Pierre, pour la taille	547	339					2,122	2,668	2,669	3,007	5,676	103 22	451 05	554 27
do ouvrée	153	1					47		200	1	201	10 60	0 20	10 80
do impropre à la taille, non ouvrée	60	10,945							60	10,945	11,005	1 20	258 00	259 20
Graines, de toutes sortes	1,709	275	100						1,809	275	2,084	85 43	15 26	100 69
Moutons	1	164							1	164	165	0 06	13 14	13 20
Cendre de soude	588	44	916				51		1,555	44	1,599	297 62	2 35	299 97
Acier	146	22	1						147	22	169	21 72	0 87	22 59
Sucre	4,133	14	255				1,597		5,985	14	5,999	929 27	1 90	931 17
Spiritueux, bière, etc	499	279	297						796	279	1,075	145 01	53 70	198 71
Tabac, brut	21		1				3		25		25	2 29		2 29
Suif	93	1					14		107	1	108	14 43	0 15	14 58
Etain	460	93	10						470	93	563	88 51	10 20	98 71
Térébenthine	8	18	1				102		111	18	129	6 88	0 90	7 78
Blé	21,899	4,006							21,899	4,006	25,905	438 65	80 12	518 77
Blanc de plomb	136	1	6				6		148	1	149	28 49	0 20	28 69
Blanc de céruse	670	2	29						699	2	701	139 59	0 10	139 69
Laine	21	5							21	5	26	3 15	0 75	3 90
Tous autres effets et march. non énumérés	6,838	3,805	991	270	686	300	5	68	8,520	4,443	12,963	1,385 04	671 93	2,056 97
Ecorce														
Barils, vides	239	29	2		67	15		2	308	46	354	30 14	5 96	36 10
Courbes pour bâtiments														
Flottes	800	4,364							800	4,364	5,164	1 40	76 37	77 77

N° (A) 9.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Total, montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bois de chauffage, sur navires	5,832	6,331	.....	600	.....	.....	.....	114	5,832	7,045	12,877	108 75	172 42	281 17
do en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cercles	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	1	.....	1	0 10	.....	0 10
Echalas à houblon	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de serv., scié, sur navires	20,557	16,243	547	2,197	.....	.....	.....	.....	21,104	18,440	39,544	570 59	695 70	1,266 29
" en radeaux	.....	176	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	176	176	.....	7 88	7 88
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	.....	17,088	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17,088	17,088	.....	427 20	427 20
Liens de ch. de fer, sur nav.	1,929	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,929	.....	1,929	38 49	.....	38 49
" en rad.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Billots de sciage	42	20,715	.....	.....	.....	.....	.....	.....	42	20,715	20,757	1 00	472 90	473 90
Bardeaux	20	24	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20	24	44	4 88	4 13	9 01
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	.....	10	0 25	.....	0 25
Bois de const., carré, sur nav.	198	1,254	.....	.....	.....	.....	.....	.....	198	1,254	1,452	4 36	18 19	22 55
" en rad.	1,011	9,646	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,011	9,646	10,657	25 50	244 25	269 75
Traverses	.....	10,354	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10,354	10,354	.....	26 95	26 95
Articles en bois et bois en partie fabriqué	105	27	.....	.....	.....	.....	.....	.....	105	27	132	35 00	6 00	41 00
Total, fret payant péages	151,672	247,462	11,032	3,253	1,035	2,065	11,029	97,023	174,768	349,803	524,571	13,616 47	29,101 99	42,718 46
Articles en franch. ayant payé pl. péages sur le can. Welland.														
Tous autres prod., animaux	.....	14	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14	14			
" légumes	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1			
Alcalis	.....	66	.....	.....	.....	.....	.....	4	.....	70	70			
Ciment hydraulique	.....	932	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	932	932			
Maïs	.....	139,673	.....	.....	.....	.....	.....	5,232	.....	144,905	144,905			

Poisson		49								49	49
Fleur de farine		3,065								3,065	3,065
Meubles		1								1	1
Verrerie		1								1	1
Chevaux		3								3	3
Fer, tout autre		2								2	2
Minerai de fer	3								3		3
Farine, toutes sortes		222								222	222
Avoine		479								479	479
Huile		6								6	6
Tourteaux oléagineux		2								2	2
Lard		221								221	221
Seigle		1,120								1,120	1,120
Graines, de toutes sortes		2								2	2
Suif		54								54	54
Blé		75,515								75,515	75,515
Whisky et autres spiritueux		21						5		26	26
Marchandises		143								143	143
Bois de service, sur navires	64	3,269							64	3,269	3,333
" en radeaux		384								384	384
Bois de const., carré do		360								360	360
Articles en bois		1								1	1
Houille, par arrêté en conseil, en franchise	63,416	385	20		80		30,242		93,758	385	94,143
Argile, chaux et sable, en fr., par arrêté en conseil	502						80		582		582
Pierre, pour la taille, en fr., par arrêté en conseil	900								900		900
Pierre, non ouvrée, en franchise, par ordre en conseil		1,926								1,926	1,926
Cryolithe, en fr., ayant payé pleins péages sur le c. Rid.		817								817	817
Grand total, fret	216,557	476,196	11,052	3,253	1,115	2,065	41,351	102,264	270,075	583,778	853,853

Total, péages sur navires	8,847 00	6,050 17	14,897 17
" passagers	715 85	2,388 82	3,104 67
" effets en franchise $11,058 63			
Amendes et dommages			336 50
Quaiage et emmagasinage			4,711 50
Autres recettes			11,522 36
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau	23,179 32	37,540 98	77,290 66

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1891.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 10.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1890.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	...	58	10	...	...	...	...	...	10	58	68	2 00	11 60	13 60
Pommes	...	2,363	...	22	...	...	...	...	...	2,385	2,385	...	357 75	357 75
Produits agricoles, non énumérés, légumes	222	576	...	...	...	...	...	...	222	576	798	33 30	86 40	119 70
Produits agricoles, non énumérés, animaux	...	231	...	...	...	...	...	...	...	231	231	...	34 65	34 65
Instruments aratoires	...	8	...	...	...	...	...	...	...	8	8	...	1 60	1 60
Orge	...	916	...	...	...	...	...	...	...	916	916	...	19 62	19 62
Briques	326	...	95	...	...	...	...	...	421	...	421	63 15	...	63 15
Os	...	65	...	...	...	...	...	...	...	65	65	...	9 75	9 75
Soufre	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Ciment et chaux hydraulique	1,855	1	54	...	...	...	...	...	1,909	1	1,910	286 35	0 15	286 50
Argile, chaux et sable	9	1,213	7	...	...	...	...	...	16	1,213	1,229	2 40	181 95	184 35
Houille	...	74,037	...	...	...	...	...	61,131	...	135,168	135,168	...	20,275 20	20,275 20
Maïs	...	685	...	...	...	...	...	12,225	...	12,910	12,910	...	258 20	258 20
Bestiaux	...	28	...	...	...	...	...	...	...	28	28	...	4 20	4 20
Coton, brut	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Faïencerie et poterie	131	26	3	...	...	...	...	...	134	26	160	26 80	5 20	32 00
Bois de teint. et mat. tinctor.	19	...	...	...	...	...	...	...	19	...	19	3 80	...	3 80
Poisson	116	1	26	...	...	...	...	...	142	1	143	21 30	0 15	21 45
Lin et chanvre	...	2	...	...	...	...	...	...	...	2	2	...	0 30	0 30
Fleur de farine	1	2,711	48	...	...	...	...	...	49	2,711	2,760	7 35	406 65	414 00
Meubles	60	423	...	...	...	...	...	...	60	423	483	12 00	84 60	96 60
Gypse	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Verrerie, de toutes sortes	422	74	18	...	...	...	...	...	440	74	514	88 00	14 80	102 80
Foin, pressé	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Cochons	...	39	...	...	...	...	...	...	...	39	39	...	5 85	5 85
Chevaux	11	35	...	...	...	...	...	...	11	35	46	1 65	5 25	6 90
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	...	5	...	...	...	...	...	...	...	5	5	...	0 75	0 75

Glace													
Fer, chemins de fer	19,806		241						20,047		20,047	3,007 05			3,007 05
" en gueuse	2,937		66						3,003		3,003	450 19			450 19
" tout autre	2,243	57	94						2,337	57	2,394	350 55	8 55		359 10
Minerai de fer															
Cryolithe ou minerai chimiq. et autre min., excep. le fer		3,463								3,463	3,463		173 15		173 15
Saindoux et huile de saind.	78	3							78	3	81	11 70	0 45		12 15
Farines, de toutes sortes	9	343							9	343	352	1 35	51 45		52 80
Viandes, autres que le lard		4								4	4		0 60		0 60
Marbre	20	1							20	1	21	4 00	0 20		4 20
Manille	20	3							20	3	23	4 00	0 60		4 60
Mélasse	282								282		282	56 40			56 40
Clous	2,350	1	180						2,530	1	2,531	505 97	0 20		506 17
Avoine		465						785		1,250	1,250		25 13		25 13
Huile, en barils	543	221	2						545	221	766	109 00	44 20		153 20
Tourteaux oléagineux															
Pois		5,317								5,317	5,317		106 34		106 34
Pommes de terre	3	17							3	17	20	0 45	2 55		3 00
Lard	28	134	33						61	134	195	7 84	20 85		28 69
Peinture	236	65	7						243	65	308	48 60	13 00		61 60
Poix et goudron	12		12						24		24	4 80			4 80
Guénilles	2	112							2	112	114	0 40	22 40		22 80
Seigle		1,829								1,829	1,829		36 58		36 58
Résine	2								2		2	0 40			0 40
Sel	2,595	8	6,056						8,651	3	8,654	1,297 65	0 45		1,298 10
Pierre, pour la taille	24	339						2,668	24	3,007	3,031	3 60	451 05		454 65
" ouvrée	4	1							4	1	5	0 80	0 20		1 00
" impropre à la taille, non ouvrée		619								619	619		51 60		51 60
Graines, de toutes sortes	46	43	100						146	43	189	21 90	6 45		28 35
Moutons		10								10	10		1 50		1 50
Cendre de soude	509	1	916						1,425	1	1,426	284 99	0 20		285 19
Acier	135		1						136		136	20 45			20 45
Sucre	3,308	8	255						3,563	8	3,571	712 58	1 60		714 18
Spiritueux, bière, etc	179	265	297						476	265	741	95 20	53 00		148 20
Tabac, brut			1						1		1	0 15			0 15
Suif	92	1							92	1	93	13 80	0 15		13 95
Etain	337	37	10						347	37	384	69 40	7 40		76 80
Térébenthine	6		1						7		7	1 40			1 40
Blé		3,437								3,437	3,437		68 74		68 74
Blanc de plomb	124	1	6						130	1	131	26 00	0 20		26 20
Blanc de céruse	865		29						687		687	137 40			137 40
Laine	21	5							21	5	26	3 15	0 75		3 90
Tous autres effets et marchandises non énumérés	3,923	2,565	989					3	4,912	2,568	7,480	982 35	513 60		1,495 95
Ecorce															
Barils, vides	55	19							55	19	74	9 88	3 66		13 54
Courbes pour bâtiments															
Flottes															

N° (A) 10.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, — montée.	Montant des péages, — descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bois de chauffage, sur navires														
" en radeaux														
Houblon														
Echalas à houblon														
Bois de service, scié, sur nav.	82	25	228	1,600					310	1,625	1,935	27 60	242 25	269 85
" " en rad.														
Mâts, espars, et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux														
Traverses, sur navires														
" en radeaux														
Billots de sciage														
Douves et fonds de barils														
" " pipes														
" " Indes Oc.														
Douves, saloirs														
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de const., carré, sur nav.														
" " en rad.														
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué	66	7							66	7	73	27 20	2 00	29 20
Total du fret payant péages	43,907	102,918	9,785	1,622				76,812	53,692	181,352	235,044	8,846 30	23,675 67	32,521 97
Articles en franch. ayant payé pleins péages s. le c. Welland :														
Produits agricoles, animaux		14								14	14			
" " légumes		1								1	1			

Alcalis		66						4		70	70			
Maïs		134,966						4,832		139,798	139,798			
Poisson		49								49	49			
Fleur de farine		3,065								3,065	3,065			
Meubles		1								1	1			
Verrerie		1								1	1			
Chevaux		3								3	3			
Bois de serv., scié, sur navires		3,195								3,195	3,195			
do en rad.		384								384	384			
Farines, de toutes sortes		222								222	222			
Marchandises		142								142	142			
Avoine		479								479	479			
Tourteaux oléagineux		2								2	2			
Huile, en barils		6								6	6			
Lard		221								221	221			
Seigle		1,120								1,120	1,120			
Graines, de toutes sortes		2								2	2			
Suif		54								54	54			
Blé		75,515								75,515	75,515			
Whisky, etc		21						5		26	26			
Articles en bois		1								1	1			
Houille, en fr., par ordre en c.	6,538		20						6,558		6,558			
Cryolithe, en fr., ayant payé pleins péages sur le c. Rid.		817								817	817			
Grand total, fret	50,445	323,265	9,805	1,622				81,653	60,250	406,540	466,790			

Total des péages sur navires		4,481 37	4,487 80	8,969 17
" " passagers		295 50	1,717 95	2,013 45
" " marchandises en franchise	$6,318 99			
Total des péages		13,623 17	29,881 42	43,504 59

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1891.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 11.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1890.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	.....	.....	.....	.....	10	.....	.....	.....	10	.....	10	1 00	.....	1 00
Pommes	43	152	.....	.....	3	.....	.....	.....	46	152	198	4 46	6 64	11 10
Produits agricoles, non énumérés, légumes	1,144	388	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,144	388	1,532	44 78	14 59	59 37
Produits agricoles, non énumérés, animaux	117	240	.....	.....	.....	.....	20	.....	137	240	377	10 88	9 80	20 68
Instruments aratoires	101	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	101	4	105	14 47	0 25	14 72
Orge	157	495	.....	.....	1	.....	.....	.....	158	495	653	3 76	9 90	13 66
Briques	9,816	331	720	.....	202	.....	161	.....	10,899	331	11,230	413 19	23 30	436 49
Os	.....	25	.....	164	.....	.....	.....	.....	.....	189	189	.....	24 26	24 26
Soufre	200	.....	.....	.....	.....	.....	88	.....	288	.....	288	22 83	.....	22 83
Ciment et chaux hydraulique	650	242	.....	.....	.....	.....	.....	.....	650	242	892	63 74	23 57	87 31
Argile, chaux et sable	17,281	6,252	148	.....	.....	.....	3,541	.....	20,970	6,252	27,222	787 47	236 51	1,023 98
Houille	.....	1,558	.....	.....	.....	1,017	.....	19,440	.....	22,015	22,015	.....	1,555 37	1,555 37
Maïs	32	2,854	.....	.....	23	452	.....	544	55	3,850	3,905	3 31	105 21	108 52
Bestiaux	40	494	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40	494	534	2 32	36 14	38 46
Coton, brut	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Faïencerie et poterie	73	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	73	.....	73	11 89	.....	11 89
Bois de teinture et mat. tinct.	19	.....	.....	.....	.....	.....	203	.....	222	.....	222	12 05	.....	12 05
Poisson	221	44	.....	.....	.....	.....	.....	.....	221	44	265	17 36	2 99	20 35
Lin et chanvre	2	164	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	164	166	0 20	6 15	6 35
Fleur de farine	890	22	.....	.....	.....	128	.....	.....	890	150	1,040	62 08	11 31	73 39
Meubles	134	41	.....	.....	.....	.....	.....	.....	134	41	175	16 66	3 15	19 81
Gypse	649	160	.....	.....	.....	.....	.....	.....	649	160	809	10 12	6 07	16 19
Verrerie, de toutes sortes	96	8	.....	.....	.....	.....	13	.....	109	8	117	17 98	0 45	18 43
Foin, pressé	412	459	.....	.....	26	.....	.....	.....	438	459	897	17 48	29 18	46 66
Cochons	2	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	10	12	0 08	0 77	0 85
Chevaux	107	260	.....	.....	1	2	.....	.....	108	262	370	7 10	16 59	23 69
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	.....	9	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9	9	.....	0 48	0 48
Glace	.....	1,467	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,467	1,467	.....	206 65	206 65

Fer, chemin de fer	180	151							180	151	331	8 99	11 33	20 32
" en gueuse	241	5							241	5	246	20 08	0 19	20 27
" tout autre	9,193	2,675	15				57		9,265	2,675	11,940	382 86	103 77	486 63
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chim., et autre minerai, excepté le fer		79								79	79		3 95	3 95
Saindoux et huile de saindoux	82	81							82	81	163	7 97	3 11	11 08
Farines, de toutes sortes	101	933				3			101	936	1,037	5 82	38 44	44 26
Viandes, autres que le lard	20	17							20	17	37	1 73	0 66	2 39
Marbre	14								14		14	2 66		2 66
Manille	1								1		1	0 10		0 10
Mélasse	457	19					481		938	19	957	95 77	0 95	96 72
Clous	565	963							565	963	1,528	94 60	48 15	142 75
Avoine	599	2,179							599	2,179	2,778	22 66	72 87	95 53
Huile, en barils	491	70	39		6	119	160	41	696	230	926	62 80	19 50	82 30
Tourteaux oléagineux	8								8		8	0 75		0 75
Pois	1,168	20,676							1,168	20,676	21,844	25 43	413 60	439 03
Pommes de terre	7	55	2		9				18	55	73	1 21	3 96	5 17
Lard	298	149				8			298	157	455	28 37	6 22	34 59
Peinture	28	134					23		51	134	185	5 66	6 70	12 36
Poix et goudron	62	107					179		241	107	348	16 53	5 35	21 88
Guenilles		10								10	10		0 65	0 65
Seigle	3	1,424							3	1,424	1,427	0 24	28 48	28 72
Résine	8	121					2,153		2,161	121	2,282	108 54	6 05	114 59
Sel	2,897	135				21	3	5	2,900	161	3,061	250 02	7 04	257 06
Pierre, pour la taille	523						2,122		2,645		2,645	99 62		99 62
" ouvrée	149						47		196		196	9 80		9 80
" impropre à la taille, non ouvrée	60	10,326							60	10,326	10,386	1 20	206 40	207 60
Graines, de toutes sortes	1,663	232							1,663	232	1,895	63 53	8 81	72 34
Moutons	1	154							1	154	155	0 06	11 64	11 70
Cendre de soude	79	43					51		130	43	173	12 63	2 15	14 78
Acier	11	22							11	22	33	1 27	0 87	2 14
Sucre	825	6					1,597		2,422	6	2,428	216 69	0 30	216 99
Spiritueux, bière, etc	320	14							320	14	334	49 81	0 70	50 51
Tabac, brut	21						3		24		24	2 14		2 14
Suif	1						14		15		15	0 63		0 63
Etain	123	56							123	56	179	19 11	2 80	21 91
Térébenthine	2	18					102		104	18	122	5 48	0 90	6 38
Blé	21,899	569							21,899	569	22,468	438 65	11 38	450 03
Blanc de plomb	12						6		18		18	2 49		2 49
Blanc de céruse	12	2							12	2	14	2 19	0 10	2 29
Laine														
Tous autres effets et marchandises non énumérés	2,915	1,240	2	270	686	300	5	65	3,608	1,875	5,483	402 69	158 33	561 02
Ecorce														
Barils, vides	184	10	2		67	15		2	253	27	280	20 26	2 30	22 56
Courbes, pour bâtiments														
Flottes	800	4,364							800	4,364	5,164	1 40	76 37	77 77
Bois de chauffage, sur navires	5,832	6,331		600				114	5,832	7,045	12,877	108 75	172 42	281 17

N° (A) 11.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.	Montant des péages en descendant.	Total, montant des péages.
	Montée	Descente.	Montée	Descente.	Montée	Descente.	Montée	Descente.	Montée	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bois de chauffage, en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cercles	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	1	.....	1	0 10	.....	0 10
Echalas à houblon	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de serv., scié, sur navires	20,475	16,218	319	597	.....	.....	.....	.....	20,794	16,815	37,609	542 99	453 45	996 44
" " en radeaux	.....	176	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	176	176	.....	7 88	7 88
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	.....	17,088	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17,088	17,088	.....	427 20	427 20
Liens de ch. de fer, sur navires	1,929	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,929	.....	1,929	.....	38 49	38 49
" " en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Billots de sciage	42	20,715	.....	.....	.....	.....	.....	.....	42	20,715	20,757	1 00	472 90	473 90
Douves et fonds, barils	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " pipes	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " Indes Occ.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Douves, saloirs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bardeaux	20	24	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20	24	44	4 88	4 13	9 01
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	.....	10	0 25	.....	0 25
Bois de cons., carré, sur navires	198	1,254	.....	.....	.....	.....	.....	.....	198	1,254	1,452	4 36	18 19	22 55
" " en radeaux	1,011	9,646	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,011	9,646	10,657	25 50	244 25	269 75
Traverses	.....	10,354	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10,354	10,354	.....	26 95	26 95
Articles en bois et bois en partie fabriqué	39	20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	39	20	59	7 80	4 00	11 80
Total, fret payant péages	107,765	144,544	1,247	1,631	1,035	2,065	11,029	20,211	121,076	168,451	289,527	4,733 28	5,463 21	10,196 49
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland :—														
Maïs	.....	4,707	.....	.....	.....	.....	.....	400	.....	5,107	5,107	.....	.....	.....
Houille, par A.C., en fr	56,878	.....	.....	.....	80	.....	30,242	.....	87,200	.....	87,200	.....	.....	.....

Articles en franchise pour la construction des canaux, par ordre en conseil, 1884 :—														
Ciment et chaux hydraulique		932								932	932			
Houille		385								385	385			
Argile, chaux et sable	502						80		582		582			
Fer, tout autre		2								2	2			
Marchandises		1								1	1			
Pierre, brute		1,926								1,926	1,926			
Bois de const., carré, sur nav.		360								360	360			
Bois de service, scié	64	74							64	74	138			
Pierre, pour la taille	900								900		900			
Min. de fer, ayant payé pleins péages sur le canal Rideau	3								3		3			
Fret—Grand total	166,112	152,931	1,247	1,631	1,115	2,065	41,351	20,611	209,825	177,238	387,063			

Total des péages sur navires	4,365 63	1,562 37	5,928 00
" " passagers	420 35	670 87	1,091 22
" " articles en franchise $4,739 64			
Total des péages	9,519 26	7,696 45	17,215 71

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1891.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A.—*Suite.*

N° (A) 12.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de l'Ottawa, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1890.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée	Descente.	Montée	Descente.	Montée	Descente.	Montée	Descente.	Montée	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		11								11	11	2 09
Pommes	16	78							15	78	93	5 20
Produits agricoles, non énumérés, légumes	15	61							13	61	74	4 72
" " animaux	33	1,253							33	1,253	1,286	105 12
Instruments aratoires		18								18	18	2 74
Orge		119								119	119	10 22
Briques		120								120	120	6 90
Os		23								23	23	2 04
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique		62								62	62	6 06
Argile, chaux et sable		7,652								7,652	7,652	203 99
Houille		40								40	40	2 00
Maïs												
Bestiaux	1	648							1	648	649	42 02
Coton, brut												
Faïencerie et poterie	3	7							3	7	10	1 48
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson		4								4	4	0 04
Lin et chanvre												
Fleur de farine	9	10							9	10	19	1 40
Meubles		20	8						8	20	28	3 64
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes	4	3							4	3	7	0 77
Foin, pressé		413								413	413	38 01
Cochons		12								12	12	0 72
Chevaux	15	167							15	167	182	10 97
Peaux vertes et salées, cornes et sabots		27								27	27	2 55
Glace												
Fer, chemin de fer												
" en gueuse												

Fer, tout autre	12	23							12	23	35	2 41
Minerai de fer												
Cryolithe ou minerai chim., et autre min., excep. le fer		1,505								1,505	1,505	75 25
Saindoux et huile de saindoux	2	7							2	7	9	0 53
Farines, toutes sortes	4	13							4	13	17	1 30
Viandes, autres que le lard	2	10							2	10	12	1 02
Marbre												
Manille												
Mélasse	17	8							17	8	25	2 52
Clous	19	12							19	12	31	2 92
Avoine	2	1,376							2	1,376	1,378	102 57
Huile, en barils	29	5							29	5	34	2 50
Tourteaux oléagineux												
Pois		1,363								1,363	1,363	99 45
Pommes de terre	11	655							11	655	666	51 62
Lard	30	6							30	6	36	1 00
Peinture	1	1							1	1	2	0 24
Poix et goudron												
Gnénilles		3								3	3	0 57
Seigle		20								20	20	1 48
Résine												
Sel	5								5		5	0 21
Pierre, pour la taille												
do ouvrée		3								3	3	0 57
do impropre à la taille, non ouvrée												
Graines, toutes sortes		19								19	19	1 86
Moutons		325								325	325	23 27
Cendre de soude		1								1	1	0 19
Acier	1								1		1	0 05
Sucre	25	28							25	28	53	4 39
Spiritueux, bière, etc	21	1							21	1	22	1 43
Tabac, brut												
Suif		1								1	1	0 10
Etain	9	3							9	3	12	0 79
Térébenthine	1								1		1	0 05
Blé		44								44	44	4 32
Blanc de plomb												
Blanc de céruse	3								3		3	0 15
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	93	419							93	419	512	71 76
Ecorce		15								15	15	1 47
Barils, vides		91								91	91	11 50
Courbes, pour bâtiments												
Flottes	20	9,170							20	9,170	9,190	84 16
Bois de chauffage, sur navires	105	45,805		657					105	46,462	46,567	1,899 16
do en radeaux		480								480	480	25 47
Cercles		32								32	32	2 87
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	14	418,495		112,266					14	530,761	530,775	40,126 91
do do en radeaux		301								301	301	5 03

N° (A) 12.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires		321								321	321	10 71
do do en radeaux												
Liens de chemin de fer, sur navires		995		595						1,590	1,590	337 63
do do en radeaux												
Billots de sciage												
Douves et fonds, barils												
do pipes												
do Indes Occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	2	367		49					2	416	418	299 41
Piquets et perches pour clôtures, sur navires		1								1	1	1 76
do do en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires		290								290	290	7 85
do do en radeaux		1,370								1,370	1,370	23 63
Traverses		200								200	200	1 08
Articles en bois et bois en partie fabriqué	6	49							6	49	55	45 49
Total du fret payant péages	527	494,581	8	113,567					535	608,148	608,683	43,791 37
En franchise par arrêté en conseil.												
Bois de chauffage		10,150								10,150	10,150	
Flottes		11,126								11,126	11,126	
Bois de service, scié, en radeaux		1,273								1,273	1,273	
Mâts et espars		10								10	10	
Traverses de chemin de fer, en radeaux		3,525								3,525	3,525	
Billots de sciage		13,872								13,872	13,872	
Bardeaux		6								6	6	
Piquets, etc., en radeaux		10								10	10	
Bois de construction, carré		2,460								2,460	2,460	
Articles en bois		240								240	240	
Grand total, fret	527	537,253	8	113,567					535	650,820	651,355	

Total des péages sur navires		4,262 48
" " passagers		172 51
" articles en franchise	$732 55	
Quaiage et emmagasinage		8 00
Amendes et dommages		18 00
Autres recettes		.....
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau		48,252 36

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1891.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 13.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Chambly, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1890.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes		353						67		420	420	37 74
Produits agricoles non énumérés, légumes												
" " animaux												
Instruments aratoires		2								2	2	0 20
Orge		146	350						350	146	496	28 21
Briques	28							157	28	157	185	16 84
Os												
Soufre								188		188	188	33 62
Ciment et chaux hydraulique								105		105	105	10 50
Argile, chaux et sable	56							4,941	56	4,941	4,997	518 14
Houille	32	203		130				81,567	32	81,900	81,932	8,035 69
Maïs		7								7	7	0 24
Bestiaux		80								80	80	2 58
Coton, brut												
Faïencerie et poterie		10								10	10	1 00
Bois de teinture et matières tinctoriales								95		95	95	9 50
Poisson												
Lin et chanvre												
Fleur de farine	207								207		207	6 90
Meubles												
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes												
Foin, pressé	218	1,438	155						373	1,438	1,811	77 75
Cochons												
Chevaux		23								23	23	0 83
Peaux vertes et salées, cornes et sabots												
Glace		410	403	5,955				1,515	403	7,880	8,283	561 80
Fer, chemin de fer												
" en gueuse												

" tout autre												
Minerai de fer								129		129	129	12 90
Cryolithe, minerai chim., et autre min., excep. le fer												
Saindoux et huile de saindoux												
Farines, de toutes sortes		48								48	48	1 60
Viandes, autres que le lard												
Marbre												
Manille												
Mélasse								645		645	645	64 50
Clous												
Avoine		632								632	632	21 11
Huile, en barils		4						164		168	168	15 37
Tourteaux oleagineux												
Pois		89								89	89	2 99
Pommes de terre	2	3							2	3	5	0 30
Lard												
Peinture								16		16	16	1 60
Poix et goudron								257		257	257	25 70
Guénilles												
Seigle												
Résine								2,226		2,226	2,226	220 34
Sel	409							294	409	294	703	66 58
Pierre, pour la taille	63							2,116	63	2,116	2,179	213 76
" ouvrée								139		139	139	13 90
" impropre à la taille, non ouvrée								276		276	276	27 60
Graines, de toutes sortes												
Moutons		156								156	156	5 20
Cendre de soude												
Acier												
Sucre								1,203		1,203	1,203	120 30
Spiritueux, bière, etc	1								1		1	0 04
Tabac, brut								4		4	4	0 27
Suif												
Etain												
Térébenthine								103		103	103	10 30
Blé		45								45	45	1 50
Blanc de plomb												
Blanc de céruse												
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	842	296	171					2,660	1,013	2,956	3,969	312 22
Ecorce												
Barils, vides												
Courbes, pour bâtiments												
Flottes												
Bois de chauffage, sur navires	48	123	4,982						5,030	123	5,153	185 87
" en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	4,776		78,357						83,133		83,133	4,875 65
" " en radeaux		50								50	50	4 00

N° (A) 13.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires												
" " en radeaux												
Traverses de chemin de fer, sur navires	910		648						1,558		1,558	124 32
" " en radeaux												
Billots de sciage												
Douves et fonds, barils												
" pipes												
" Indes Occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	88		47						135		135	35 44
Total du fret payant péages	7,680	4,118	85,113	6,085				98,867	92,793	109,070	201,863	15,703 90
Houille, en franchise, par arrêté en conseil	544								544		544	
Grand total, fret	8,224	4,118	85,113	6,085				98,867	93,337	109,070	202,407	

Total, péages sur navires	2,406 79
" passagers	60 31
" articles en franchise $48.84	
Amendes et dommages	13 75
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau	18,184 75

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1890.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 14.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Rideau et le montant du revenu perçu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	1	20							1	20	21	3 03
Pommes	41	65							41	65	106	2 50
Produits agricoles, non énumérés, légumes	25	32							25	32	57	1 84
do do animaux	144	335							144	335	479	13 96
Instruments aratoires	51	138							51	138	189	20 18
Orge	101								101		101	2 37
Briques	24	17							24	17	41	1 51
Os	2	31							2	31	33	1 27
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique	85	17							85	17	102	3 01
Argile, chaux et sable	419	2							419	2	421	9 96
Houille		10,916								10,916	12,916	463 98
Maïs	1	34							1	34	35	1 08
Bestiaux	4	7							4	7	11	0 33
Coton, brut												
Poterie et faïencerie	31	20							31	20	51	4 93
Bois de teinture et matières tinctoriales		1								1	1	0 09
Poisson	113								113		113	2 76
Lin et chanvre												
Fleur de farine	79	408							79	408	487	13 22
Meubles	26	40							26	40	66	6 56
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes	46	2							46	2	48	4 43
Foin, pressé	497	5							497	5	502	11 89
Cochons		1								1	1	0 63
Chevaux	10	7							10	7	17	0 50
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	3								3		3	0 09
Glace												
Fer, chemin de fer												
do en gueuse	92								92		92	2 29

N° (A) 14.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Fer, tout autre	297	43							297	43	340	10 24
Minerai de fer												
Cryolithe ou minerai chim., et autre min., excep. le fer	745	2,312							745	2,312	3,057	152 50
Saindoux et huile de saindoux	25								25		25	0 82
Farines, toutes sortes	28	20							28	20	48	1 38
Viandes, autres que le lard	15	5							15	5	20	0 55
Marbre												
Manille												
Mélasse	116	13							116	13	129	11 42
Clous	292	3							292	3	295	26 62
Avoine	30	61							30	61	91	2 81
Huile, en barils	84	135							84	135	219	19 92
Tourteaux oléagineux	5								5		5	0 13
Pois	61	15							61	15	76	1 83
Pommes de terre	45	67							45	67	112	3 15
Lard	137	35							137	35	172	4 72
Peinture	22								22		22	2 24
Poix et goudron	25	1							25	1	26	2 28
Guénilles	2	5							2	5	7	0 81
Seigle	101	6							101	6	107	2 64
Résine	1								1		1	0 09
Sel	958	110							958	110	1,068	31 14
Pierre, pour la taille	17	77							17	77	94	4 22
do ouvrée	1	1							1	1	2	0 27
do impropre à la taille, non ouvrée												
Graines, toutes sortes	5	9							5	9	14	0 38
Mouton	5	2							5	2	7	0 20
Cendre de soude	25								25		25	2 31
Acier	28								28		28	1 49
Sucre	250	71							250	71	321	31 66
Spiritueux, bière, etc	102	54							102	54	156	17 26
Tabac, brut	1								1		1	0 07
Suif	2								2		2	0 06
Etain	19								19		19	1 79
Térébenthine	1								1		1	0 09

Blé	7	184							7	184	191	4 69
Blanc de plomb	18	1							18	1	19	1 80
Blanc de céruse	28								28		28	2 67
Laine	2	2							2	2	4	0 14
Tous autres effets et marchandises non énumérés	547	380							547	380	927	98 48
Barils, vides	40	45							40	45	85	6 21
Courbes, pour bâtiments												
Flottes	2,118	360							2,118	360	2,478	43 93
Bois de chauffage, sur navires	11,520	704							11,520	704	12,224	207 88
" en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	26,326	6,206	6,027						32,353	6,206	38,559	2,147 40
" en radeaux	88	4							88	4	92	9 53
Mâts, espars, et poteaux de télégraphe, sur navires												
" " en radeaux	94								94		94	10 00
Liens de chemins de fer, sur navires	5,399								5,399		5,399	623 67
" en radeaux	1,211								1,211		1,211	128 62
Billots de sciage	199	167							199	167	366	8 61
Bardeaux	128	48	39						167	48	215	93 18
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	30								30		30	4 61
" " " en radeaux	1								1		1	0 13
Bois de construction, carré, sur navires	20	20							20	20	40	0 76
" en radeaux	500	20							500	20	520	28 75
Traverses	1,205								1,205		1,205	28 22
Articles en bois et bois en partie fabriqué		5								5	5	0 80
Total, fret payant péages	54,721	23,289	6,066						60,787	23,289	84,076	4,356 98
Houille, en franchise, par ordre en conseil	4,373								4,373		4,373	
Bois de chauffage, en franchise, par ordre en conseil	22,125	3,000							22,125	3,000	25,125	
Grand total, fret	81,219	26,289	6,066						87,285	26,289	113,574	

Total des péages sur navires	1,676 89
" passagers	111 34
" houille en franch., $116.76 ; bois de chauff., $418 75	
Quaiage et emmagasinage	115 78
Amendes et dommages	6 50
Autres recettes	21 28
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eaus	6,288 77

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1891.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A.—*Suite.*

N° (A) 15.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Saint-Pierre, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1890.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Poisson	140	674	.....	.....	.....	.....	.....	.....	140	674	814	8 14
Farine	1,126	503	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,126	503	1,629	16 29
Houille	1,181	17,172	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,181	17,172	18,353	183 53
Bois de service	1,086	1,481	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,086	1,481	2,567	25 67
Autres produits agricoles	1,816	6,187	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,816	6,187	8,003	80 03
Autres marchandises	540	325	.....	.....	.....	.....	.....	.....	540	325	865	8 65
Total, fret payant péages	5,889	26,342	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,889	26,342	32.231	322 31
Péages sur navires												1,419 70
Autres recettes												177 91
Total, revenu												1,919 92

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 27 février 1891.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 16.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de la Vallée de la Trent et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1890.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes												
Produits agricoles non énumérés, légumes												
" " animaux												
Instruments aratoires												
Orge												
Briques		27								27	27	0 76
Os												
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique												
Argile, chaux et sable												
Houille												
Maïs												
Bestiaux												
Coton, brut												
Faïencerie et poterie												
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson												
Lin et chanvre												
Fleur de farine	35	8							35	8	43	0 43
Meubles												
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes												
Foin, pressé												
Cochons												
Chevaux												
Peaux vertes et salées, cornes et sabots												
Glace												
Fer, chemin de fer												
" en gueuse												

N° (A) 16.—Tabeau général indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
											$ cts.	$ cts.
Fer, tout autre												
Minerai de fer												
Cryolithe ou minerai chim., et autres minerais, exc. le f.												
Saindoux et huile de saindoux												
Farines, de toutes sortes												
Viandes, autres que le lard												
Marbre												
Manille												
Mélasses												
Clous												
Avoine												
Huile, en barils												
Tourteaux oléagineux												
Pois												
Pommes de terre												
Lard												
Peinture												
Poix et goudron												
Guénilles												
Seigle												
Résine												
Sel												
Pierre, pour la taille												
do ouvrée												
do impropre à la taille, non ouvrée	420								420		420	1 96
Graines, de toutes sortes												
Moutons												
Cendre de soude												
Acier												
Sucre												
Spiritueux, bière, etc												
Tabac, brut												
Suif												
Etain												

Térébenthine												
Blé												
Blanc de plomb												
Blanc de céruse												
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	73	95							73	95	168	5 02
Ecorce	34								34		34	1 31
Barils, vides												
Courbes pour bâtiments												
Flottes	40	220							40	220	260	3 13
Bois de chauffage, sur navires	16,986	867							16,986	867	17,853	180 13
" en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	184	163							184	163	347	5 93
" " en radeaux												
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	434								434		434	4 90
" " " en radeaux	34								34		34	3 61
Liens de chemins de fer, sur navires	113								113		113	4 50
" en radeaux	231	19							231	19	250	9 34
Billots de sciage	1,924	202							1,924	202	2,126	18 41
Douves et fonds de barils												
" " pipes												
" " Indes Occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	209	6							209	6	215	18 70
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	5								5		5	0 38
" " " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires												
" " en radeaux	1,375	575							1,375	575	1,950	21 25
Traverses	200	200							200	200	400	2 00
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Total du fret payant péages	22,297	2,382							22,297	2,382	24,679	281 76

Total, péages sur navires	346 10
" passagers	81 08
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau	708 94

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1891.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A.—*Suite.*

N° (A) 17.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Murray et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1890.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	5								5		5	0 15
Pommes	600	108	269						869	108	977	17 82
Produits agricoles non énumérés, légumes	5	11							5	11	16	0 32
" " animaux	4								4		4	0 08
Orge	378		692						1,070		1,070	20 08
Ciment et chaux hydraulique	6								6		6	0 12
Argile, chaux et sable	2	25							2	25	27	0 50
Coton, brut		1								1	1	0 02
Faïencerie et poterie	6							3	6	3	9	0 24
Poisson	22								22		22	0 43
Fleur de farine	8	52							8	52	60	1 15
Meubles	12	19	4					2	16	21	37	1 08
Verrerie, de toutes sortes	17	1							17	1	18	0 46
Chevaux	17	6	17					2	34	8	42	0 86
Peaux vertes et salées, cornes et sabots		2								2	2	0 04
Glace		60	4,293						4,293	60	4,353	108 85
Fer, chemin de fer		280								280	280	5 25
" en gueuse	84								84		84	1 58
" tout autre	246	6						1	246	7	253	4 78
Saindoux et huile de saindoux	1							5	1	5	6	0 12
Farines, de toutes sortes	1								1		1	0 02
Marbre	4								4		4	0 10
Manille	3								3		3	0 08
Clous	304								304		304	7 63
Huile, en barils	17	80	12					73	29	153	182	4 56
Pois		65	49						49	65	114	2 15
Lard	1	3							1	3	4	0 08
Peinture	26								26		26	0 67
Guénilles		6								6	6	0 15
Seigle	400	54							400	54	454	8 47
Sel	257								257		257	4 82

Pierre, pour la taille	181							181		181	3 40
" ouvrée	181							181		181	1 81
Graines, de toutes sortes	1							1		1	0 02
Cendre de sonde	50							50		50	1 26
Sucre	122							122		122	3 07
Spiritueux, bière, etc	52	6						52	6	58	1 50
Tabac, brut							3		3	3	0 06
Etain	8							8		8	0 22
Blé		384							384	384	0 97
Blanc de plomb	32							32		32	0 81
Blanc de céruse	77							77		77	1 93
Bois de chauffage	2	4						2	4	6	0 12
Tous autres effets et marchandises non énumérés	586	92	45				2	631	94	725	18 29
Barils, vides		6							6	6	0 25
Bois de chauffage, sur navires	744		195					939		939	7 84
Bois de service, scié, sur navires	64	116	441					505	116	621	6 95
" " en radeaux											
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	28							28		28	0 18
" " en radeaux											
Liens de chemins de fer, sur navires			153					153		153	1 53
" " en radeaux											
Billots de sciage											
Douves et fonds de barils											
" pipes											
" Indes Occidentales		8							8	8	0 15
Douves, saloirs											
Bardeaux	12		13					25		25	1 93
Piquets et perches pour clôtures, sur navires											
" " en radeaux			7					7		7	0 33
Bois de construction, carré, sur navires											
" " en radeaux	40	6,500						40	6,500	6,540	81 75
Traverses											
Articles en bois et bois en partie fabriqué		1							1	1	0 05
Total du fret payant péages	4,606	7,896	6,190				91	10,798	7,985	18,783	327 08

Total des péages sur navires	245 98
" passagers	133 97
Dommages	38 16
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau	745 19

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1891.

ANNEXE SUPPLÉ.

N° (A) 15.—Détails du mouvement du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Classe nº 1.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Navires à vapeur canadiens	340,703	4,041 47	731,967	4,184 96	77,722	234 57
Navires à vapeur américains	401,406	6,024 17	20,017	140 35	1,973	25 93
Voiliers canadiens	275,118	5,530 18	926,601	10,118 61	56,776	930 23
Voiliers américains	105,242	2,358 68	62,862	453 25	95,276	1,216 06
Total, classe nº 1	1,122,469	17,954 50	1,741,447	14,897 17	231,747	2,406 79
Classe nº 2.	Nombre.		Nombre.		Nombre.	
Voyageurs	23,704	361 65	61,707	3,104 67	3,598	60 31
Classe nº 3.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Briques	335	35 43	11,651	499 64	185	16 84
Soufre	736	110 40	288	22 83	188	33 62
Ciment et chaux hydraulique	87	11 82	2,802	373 81	105	10 50
Argile, chaux et sable	472	45 19	28,451	1,208 33	4,997	518 14
Poisson	223	35 65	408	41 80		
Gypse			809	16 19		
Fer, chemin de fer			20,378	3,027 37		
do en gueuse	36	4 62	3,249	470 46		
do tout autre	717	105 49	14,334	845 73		
Sel	1,027	187 53	11,715	1,555 16	703	66 58
Acier			169	22 59		
Pierre, pour la taille	5,761	1,152 20	5,676	554 27	2,179	213 76
Pommes	150	7 79	2,583	368 85	420	37 74
Orge	10,830	1,950 45	1,569	33 28	496	28 21
Maïs	327,394	65,478 60	16,815	366 72	7	0 24
Coton, brut						
Lin et chanvre			168	6 65		
Fleur de farine	14,461	2,042 79	3,800	487 39	207	6 90
Foin, pressé			897	46 66	1,811	77 75
Farines, toutes sortes	20,708	4,141 35	1,389	97 06	48	1 60
Tourteaux oléagineux	2	0 40	8	0 75		
Avoine	27,728	5,533 80	4,028	120 66	632	21 11
Pois	14	2 80	27,161	545 37	89	2 99
Pommes de terre	4	0 26	93	8 17	5	0 30
Seigle	1,549	288 40	3,256	65 30		
Graines, toutes sortes	155	30 10	2,084	100 69		
Tabac, brut	5	0 75	25	2 29	4	0 27
Blé	118,002	22,895 94	25,905	518 77	45	1 50
Tous autres produits agricoles, légumes	220	12 93	2,330	179 07		
Os	1	0 02	254	34 01		
Bestiaux	1	0 02	562	42 66	80	2 58
Cochons			51	6 70		
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	55	8 25	14	1 23		
Chevaux	48	2 38	416	30 59	23	0 83
Saindoux et huile de saindoux	37	7 30	244	23 23		
Viandes, autres que le lard	15	3 00	41	2 99		
Lard	328	65 60	650	63 28		
Moutons			165	13 20	156	5 20
Suif	122	21 00	108	14 58		
Laine			26	3 90		
Tous autres produits agricoles, animaux	14	2 80	608	55 33		
Total, classe n° 3	531,237	104,185 06	195,180	11,877 56	12,380	1,046 66

MENTAIRE A—*Suite.*

mentionnés, et le montant des péages perçus pendant la navigation de 1890.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
88,288	202 44	173,448	698 14	62,150	591 52	10,454	209 08	24,419	202 00
85	0 50	231	2 37	1,057	17 51	.....	.....	.....	.....
12,877	39 76	198,303	2,897 98	72,734	1,009 32	60,531	1,210 62	27,381	144 10
254	3 28	28,257	663 99	4,737	58 54	.....	.....	.....	.....
101,504	245 98	400,239	4,262 48	140,678	1.676 89	70,985	1,419 70	51,800	346 10
Nombre 12,589	133 97	Nombre 13,298	172 51	Nombre. 3,921	111 34	Nombre	.....	Nombre. 8,318	81 08
Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.	
.....	.....	120	6 90	41	1 51	.....	.....	27	0 76
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
6	0 12	62	6 06	102	3 01	.....	.....	.....	.....
27	0 50	7,652	203 99	421	9 96	.....	.....	.....	.....
22	0 43	4	0 40	113	2 76	814	8 14	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
280	5 25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
84	1 58	.....	.....	92	2 29	.....	.....	.....	.....
253	4 78	35	2 41	340	10 24	.....	.....	.....	.....
257	4 82	5	0 21	1,068	31 14	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1	0 05	28	1 49	.....	.....	.....	.....
181	3 40	.....	.....	94	4 42	.....	.....	.....	.....
977	17 82	93	5 20	106	2 50	.....	.....	.....	.....
1,070	20 08	119	10 22	101	2 37	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	35	1 08	.....	.....	.....	.....
1	0 02	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
60	1 15	19	1 04	487	13 22	1,629	16 29	43	0 43
.....	.....	413	38 01	502	11 89	.....	.....	.....	.....
1	0 02	17	1 30	48	1 38	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	5	0 13	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1,378	102 57	91	2 81	.....	.....	.....	.....
114	2 15	1,363	99 49	76	1 83	.....	.....	.....	.....
.....	.....	666	51 62	112	3 15	.....	.....	.....	.....
454	8 47	20	1 48	107	2 64	.....	.....	.....	.....
1	0 02	19	1 86	14	0 38	.....	.....	.....	.....
3	0 06	.....	.....	1	0 07	.....	.....	.....	.....
384	0 97	44	4 32	191	4 69	.....	.....	.....	.....
16	0 32	74	4 72	57	1 84	8,003	80 03	.....	.....
.....	.....	23	2 04	33	1 27	.....	.....	.....	.....
.....	.....	649	42 02	11	0 33	.....	.....	.....	.....
.....	.....	12	0 72	1	0 03	.....	.....	.....	.....
2	0 04	27	2 55	3	0 09	.....	.....	.....	.....
42	0 86	182	10 97	17	0 50	.....	.....	.....	.....
6	0 12	9	0 53	25	0 82	.....	.....	.....	.....
.....	.....	12	1 02	20	0 55	.....	.....	.....	.....
4	0 08	36	1 00	172	4 72	.....	.....	.....	.....
.....	.....	325	23 27	7	0 20	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1	0 10	2	0 06	.....	.....	.....	.....
6	0 12	.....	.....	4	0 14	.....	.....	.....	.....
4	0 08	1,286	105 12	479	13 96	.....	.....	.....	.....
4,255	73 26	14,666	731 19	5,006	139 27	10,446	104 46	70	1 19

N° (A) 18.—DÉTAILS du mouvement du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent		Canal Chambly.	
	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
Classe n° 4.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	71	14 15	78	14 60	.....	.....
Instruments aratoires	.....	.....	113	16 32	2	0 20
Faïencerie et poterie	1	0 15	233	43 89	10	1 00
Bois de teinture et matières tinctoriales	.....	.....	241	15 85	95	9 50
Meubles	35	6 10	658	116 41	.....	.....
Verrerie, de toutes sortes	26	3 95	631	121 23	.....	.....
Marbre	4,437	665 55	35	6 86	.....	.....
Manille	162	24 30	24	4 70	.....	.....
Mélasse	117	17 55	1,239	153 12	645	64 50
Clous	60	1 95	4,059	648 92	.....	.....
Huile, en barils	89	3 95	1,692	235 50	168	15 37
Peinture	37	5 70	493	73 96	16	1 60
Poix et goudron	863	123 83	372	26 68	257	25 70
Guénilles	.....	.....	124	23 45	.....	.....
Résine	.....	.....	2,284	114 99	2,226	220 34
Cendre de soude	993	148 95	1,599	299 97	.....	.....
Sucre	926	120 58	5,999	931 17	1,203	120 30
Pierre, ouvrée	852	135 06	201	10 80	139	13 90
Etain	1	0 02	563	98 71	.....	.....
Térébenthine	.....	.....	129	7 78	103	10 30
Blanc de plomb	1	0 20	149	28 69	.....	.....
Blanc de céruse	1	0 15	701	139 69	.....	.....
Whisky et tous autres spiritueux	268	52 90	1,075	198 71	1	0 04
Marchandises non énumérées	32,527	4,860 44	12,963	2,056 97	3,969	312 22
Total, classe n° 4	41,467	6,185 48	35,655	5,388 97	8,834	794 97
Classe n° 5.						
Ecorces	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Barils, vides	183	18 42	354	36 10	.....	.....
Courbes, pour bâtiments	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Flottes	.....	.....	5,164	77 77	.....	.....
Bois de chauffage, sur navires	14,172	602 25	12,877	281 17	5,153	185 87
" en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de service, scié, sur navires	60,383	10,371 02	39,544	1,266 29	83,133	4,875 65
" en radeaux	15	2 03	176	7 88	50	4 00
Cercles	.....	.....	1	0 10	.....	.....
Liens de chemins de fer, sur navires	57	1 69	1,929	38 49	1,558	124 32
" en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	1	25	.....	.....	.....	.....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	26	0 83	17,088	427 20	.....	.....
Bois de construction, carré, sur navires	73,113	11,073 82	1,452	22 55	.....	.....
" " en radeaux	17,694	2,651 96	10,657	269 75	.....	.....
Articles en bois et bois en partie fabriqué	28	11 20	132	41 00	.....	.....
Bardeaux	14	9 60	44	9 01	135	34 44
Piquets et perches pour clôtures, sur nav.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " en rad.	.....	.....	10	0 25	.....	.....
Billots de sciage	3,844	206 38	20,757	473 90	.....	.....
Douves et fonds, barils	218	17 40	.....	.....	.....	.....
" pipes	187	34 80	.....	.....	.....	.....
" Indes occidentales	36	6 75	.....	.....	.....	.....
Douves, saloirs	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Traverses	.....	.....	10,354	26 95	.....	.....
Echalas à houblon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, classe n° 5	169,971	25,008 40	120,539	2,978 41	90,029	5,224 28

mentionnés, et le montant des péages perçus, etc.—*Suite.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
5	0 15	11	2 09	21	3 03	...	...	...	...
...	...	18	2 74	189	20 18	...	...	...	...
9	0 24	10	1 48	51	4 93	...	...	...	...
...	...	...	...	1	0 09	...	...	...	...
37	1 08	28	3 64	66	6 56	...	...	...	...
18	0 46	7	0 77	48	4 43	...	...	...	...
4	0 10	...	...	...	...	...	...	...	...
3	0 08	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	25	2 52	129	11 42	...	...	...	...
304	7 63	31	2 92	295	26 62	...	...	...	...
182	4 56	34	2 50	219	19 92	...	...	...	...
26	0 67	2	0 24	22	2 24	...	...	...	...
...	...	...	...	26	2 28	...	...	...	...
6	0 15	3	0 57	7	0 81	...	...	...	...
...	...	...	...	1	0 09	...	...	...	...
50	1 26	1	0 19	25	2 31	...	...	...	...
122	3 07	53	4 39	321	31 66	...	...	...	...
...	...	3	0 57	2	0 27	...	...	...	...
8	0 22	12	0 79	19	1 79	...	...	...	...
...	...	1	0 05	1	0 09	...	...	...	...
32	0 81	...	...	19	1 80	...	...	...	...
77	1 93	3	0 15	28	2 67	...	...	...	...
58	1 50	22	1 43	156	17 26	...	...	...	...
725	18 29	512	71 76	927	98 48	865	8 65	168	5 02
1,666	42 20	776	98 80	2,573	258 93	865	8 65	168	5 02
...	...	15	1 47	...	...	...	...	34	1 31
6	0 25	91	11 50	85	6 21	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	9,190	84 16	2,478	43 93	...	...	260	3 13
939	7 84	46,567	1,899 16	12,224	207 88	...	...	17,853	180 13
...	...	480	25 47	...	...	...	...	...	...
621	6 95	530,775	40,126 91	38,559	2,147 40	2,567	25 67	347	5 93
...	...	261	5 03	92	9 53	...	...	...	...
...	...	32	2 87	...	...	...	...	...	...
153	1 53	1,590	337 63	5,399	623 67	...	...	113	4 50
...	...	...	...	1,211	128 62	...	...	250	9 34
28	0 18	321	10 71	...	...	...	...	434	4 90
...	...	...	...	94	10 00	...	...	34	3 61
...	...	290	7 85	40	0 76	...	...	...	...
6,540	81 75	1,370	23 63	520	28 75	...	...	1,950	21 25
1	0 05	55	45 49	5	0 80	...	...	...	...
25	1 93	418	299 41	215	93 18	...	...	215	18 70
...	...	1	1 76	30	4 61	...	...	5	0 38
7	0 33	...	...	1	0 13	...	...	...	...
...	...	...	...	366	8 61	...	...	2,126	18 41
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
8	0 15	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	200	1 08	1,205	28 22	...	...	400	2 00
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
8,328	100 96	591,696	42,884 13	62,524	3,342 30	2,567	25 67	24,021	273 59

N° (A) 18.—Détails du mouvement du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
Classe spéciale.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Houille	202,384	38,222 60	157,183	21,830 57	81,932	8,035 69
Cryolithe ou minerai chimique	2,900	145 00	3,542	177 10	.....	.....
Gypse	205	2 56	.....	.....	.....	.....
Minerai de fer	5,238	261 90	.....	.....	129	12 90
Pierre impropre à la taille, non ouvrée	5,544	528 66	11,005	259 20	276	27 60
Glace	25,068	1,233 72	1,467	206 65	8,283	561 80
Total, classe spéciale	241,339	40,394 44	173,197	22,473 52	90,620	8,637 99
Total, fret et péages	984,014	194,089 53	524,571	60,720 30	201,863	18,171 00
Bois de construction et autres bois en fr.	200	10 50	4,078	369 78	.....	.....
Blé, maïs, farine, fer, sel, houille, etc., en franchise	31,951	4,792 65	325,204	10,688 85	544	48 84
Grands totaux, passagers et tonnage des navires non compris	1,016,165	198,892 68	853,853	71,778 93	202,407	18,219 84

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 27 février 1891.

mentionnés, et le montant des péages perçus, etc.—*Suite.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canal de la vallée de la Trent.	
Ton'x.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
.....	.....	40	2 00	10,916	463 98	18,353	183 53	.....	.....
.....	.....	1,505	75 25	3,057	152 50	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
181	1 81	.....	.....	.....	.....	.....	.....	420	1 96
4,353	108 85	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4,534	110 66	1,545	77 25	13,973	616 48	18,353	183 53	420	1 96
18,783	707 03	608,683	48,226 36	84,076	6,145 21	32,231	1,742 01	24,679	708 94
.....	.....	42,672	732 55	25,125	618 75	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	4,373	116 76	.....	.....	.....	.....
18,783	707 03	651,355	48,958 91	113,574	6,880 72	32,231	1,742 01	24,679	708 94

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE SUPPLÉ

N° (A) 19.—SOMMAIRE du mouvement des canaux sous-mentionnés de chaque espèce d'effets passant par ces canaux

Articles.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Navires de toutes sortes	1,122,469	17,954 50	1,741,447	14,897 17	231,747	2,406 79
	Nombre.		Nombre.		Nombre.	
Passagers	23,704	361 65	61,707	3,104 67	3,598	60 31
Produits de la forêt.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Ecorce						
Courbes pour bâtiments						
Flottes			5,164	77 77		
En franchise						
Bois de chauffage	14,172	602 25	12.877	281 17	5,153	185 87
En franchise						
Cercles et échalas à houblon			1	10		
Bois de service scié	60,398	10,373 05	39,720	1,274 17	83,183	4,879 65
En franchise			3,717			
Mâts, espars, etc	27	1 08	17,088	427 20		
En franchise						
Liens de chemins de fer	57	1 69	1,929	38 49	1,558	124 32
En franchise						
Billots de sciage	3,844	206 38	20,757	473 90		
En franchise						
Douves, de toutes sortes	441	58 95				
Bardeaux	14	9 60	44	9 01	135	34 44
En franchise						
Piquets et perches			10	25		
En franchise						
Bois de construction, carré	90,807	13,725 78	12,109	292 30		
En franchise	200		360			
Traverses			10,354	26 95		
Total	169,960	24,978 78	124,130	2,901 31	90,029	5,224 28
Animaux.						
Bestiaux	1	0 02	562	42 66	80	2 58
Cochons			51	6 70		
Chevaux	48	2 38	416	30 59	23	83
En franchise			3			
Moutons			165	13 20	156	5 20
Total	49	2 40	1,197	93 15	259	8 61
Produits des animaux.						
Os	1	0 02	254	34 01		
Cornes et sabots, peaux vertes et salées, bruts	55	8 25	14	1 23		
Saindoux et huile de saindoux	37	7 30	244	23 23		
En franchise	72					
Viandes, autres que le lard	15	3 00	41	2 99		
Lard	328	65 60	650	63 28		
En franchise	33		221			
Suif	122	21 00	108	14 58		
En franchise			54			

MENTAIRE A—*Suite.*

pour l'exercice finissant le 31 décembre 1890, indiquant la quantité totale et le montant des péages perçus.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canal de la vallée de la Trent.	
Ton'x	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
101,504	245 98	400,239	4,262 48	140,678	1,676 89	70,985	1,419 70	51,800	346 10
Nombre		Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre.	
12,589	133 97	13,298	172 51	3,921	111 34	.....	.....	8,318	81 08
Ton'x.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
.....	.....	15	1 47	.....	.....	.....	.....	34	1 31
.....	.....	9,190	84 16	2,478	43 93	.....	.....	260	3 13
.....	.....	11,126	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
939	7 84	47,047	1,924 63	12,224	207 88	.....	.....	17,853	180 13
.....	.....	10,150	.....	25,125	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	32	287	.....	.....	.....	.....	.....	.....
621	6 95	531,076	40,131 94	38,651	2,156 93	2,567	25 67	347	5 93
.....	.....	1,273	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
28	0 18	321	10 71	94	10 00	.....	.....	468	8 51
.....	.....	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
153	1 53	1,590	337 63	6,610	752 29	.....	.....	363	13 84
.....	.....	3,525	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	366	8 61	.....	.....	2,126	18 41
.....	.....	13,872	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
8	15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
25	1 93	418	299 41	215	93 18	.....	.....	215	18 70
.....	.....	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
7	0 33	1	1 76	31	4 74	.....	.....	5	0 38
.....	.....	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
6,540	81 75	1,660	31 48	560	29 51	.....	.....	1,950	21 25
.....	.....	2,460	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	200	1 08	1,205	28 22	.....	.....	400	2 00
8,321	100 66	633,982	42,827 14	87,559	3,335 29	2,567	25 67	24,021	273 59
.....	.....	649	42 02	11	0 33	.....	.....	.....	.....
.....	.....	12	0 72	1	0 03	.....	.....	.....	.....
42	0 86	182	10 97	17	0 50	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	325	23 27	7	0 20	.....	.....	.....	.....
42	0 86	1,168	76 98	36	1 06	.....	.....	.....	.....
.....	.....	23	2 04	33	1 27	.....	.....	.....	.....
2	0 04	27	2 55	3	0 09	.....	.....	.....	.....
6	0 12	9	0 53	25	0 82	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	12	1 02	20	0 55	.....	.....	.....	.....
4	0 08	36	1 00	172	4 72	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1	0 10	2	0 06	.....	.....	.....	.....

N° (A) 19.—SOMMAIRE du mouvement des canaux sous-mentionnés

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Laine			26	3 90		
En franchise	13					
Produits agricoles, non énumérés, animaux	14	2 80	608	55 33		
En franchise			14			
Total	690	107 97	2,234	198 55		
Produits agricoles.						
Produits agricoles non énumérés, légumes	220	12 93	2,330	179 07		
En franchise			1			
Pommes	150	7 79	2,583	368 85	420	37 74
Orge	10,830	1,950 45	1,569	33 28	496	28 21
Coton, brut						
Maïs	327,394	65,478 60	16,815	366 72	7	0 24
En franchise			144,905			
Lin et chanvre			168	6 65		
Fleur de farine	14,461	2,042 79	3,800	487 39	207	6 90
En franchise	48		3,065			
Foin, pressé			897	46 66	1,811	77 75
Farines, toutes sortes	20,708	4,141 35	1,389	97 06	48	1 60
En franchise			222			
Manille	162	24 30	24	4 70		
Avoine	27,728	5,533 80	4,028	120 66	632	21 11
En franchise			479			
Pois	14	2 80	27,161	545 37	89	2 99
Pommes de terre	4	0 26	93	8 17	5	0 30
Riz	1,549	288 40	3,256	65 30		
En franchise			1,120			
Graine de lin, trèfle et herbe	155	30 10	2,084	100 69		
En franchise	100		2			
Tabac, brut	5	0 75	25	2 29	4	0 27
En franchise	1					
Blé	118,002	22,895 94	25,905	518 77	45	1 50
En franchise			75,515			
Total	521,531	102,410 26	317,436	2,951 63	3,764	178 61
Articles manufactures.						
Alcalis, potasse et perlasse	71	14 15	78	14 60		
En franchise	10		70			
Instruments aratoires			113	16 32	2	0 20
Barils, vides	183	18 42	354	36 10		
Briques	335	35 43	11,651	499 64	185	16 84
En franchise	252					
Ciment et chaux hydraulique	87	11 82	2,802	373 81	105	10 50
En franchise	62		932			
Poterie et faïencerie	1	0 15	233	43 89	10	1 00
En franchise	11					
Meubles	35	6 10	658	116 41		
En franchise			1			
Verrerie, de toutes sortes	26	3 95	631	121 23		
En franchise	23		1			
Fer, chemin de fer			20,378	3,027 37		
En franchise	20,003					
Fer en gueuse	36	4 62	3,249	470 46		
En franchise	20					
Fer, tout autre	717	105 49	14,334	845 73		
En franchise	584		2			
Mélasse	117	17 55	1,239	153 12	645	64 50

pendant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1890, etc.—*Suite.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la Vallée de la Trent.	
Tonn'x.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
6	0 12	...	...	4	0 14	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
4	0 08	1,286	105 12	479	13 96	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
22	0 44	1,394	112 36	738	21 61	...	...	...	...
16	0 32	74	4 72	57	1 84	8,003	80 03	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
977	17 82	93	5 20	106	2 50	...	...	...	...
1,070	20 08	119	10 22	101	2 37	...	...	...	...
1	0 02	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	35	1 08	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
60	1 15	19	1 04	487	13 22	1,629	16 29	43	0 43
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	413	38 01	502	11 89	...	...	...	...
1	0 02	17	1 30	48	1 38	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
3	0 08	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	1,378	102 57	91	2 81	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
114	2 15	1,363	99 49	76	1 83	...	...	...	...
...	...	666	51 62	112	3 15	...	...	...	...
454	8 47	20	1 48	107	2 64	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1	0 02	19	1 86	14	0 38	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
3	0 06	...	...	1	0 07	...	...	...	...
384	0 97	44	4 32	191	4 69	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
3,084	51 16	4,225	321 83	1,928	49 85	9,632	96 32	43	0 43
5	0 15	11	2 09	21	3 03	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	18	2 74	189	20 18	...	...	...	...
6	0 25	91	11 50	85	6 21	...	...	...	...
...	...	120	6 90	41	1 51	...	...	27	0 76
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
6	0 12	62	6 06	102	3 01	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
9	24	10	1 48	51	4 93	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
37	1 08	28	3 64	66	6 56	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
18	0 46	7	0 77	48	4 43	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
280	5 25	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
84	1 58	...	...	92	2 29	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
253	4 78	35	2 41	340	10 24	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	25	2 52	129	11 42	...	...	...	...

N° (A) 19.—SOMMAIRE du mouvement des canaux sous-mentionnés,

Articles.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Clous	60	1 95	4,059	648 92		
do En fr.	453					
Huile	89	3 95	1,692	235 50	168	15 37
do En fr.	11		6			
Tourteaux oléagineux	2	0 40	8	0 75		
do En fr.			2			
Peinture	37	5 70	493	73 96	16	1 60
do En fr.	24					
Poix et goudron	863	123 83	372	26 68	257	25 70
do En fr.	13					
Résine			2,284	114 99	2,226	220 34
do En fr.	1					
Cendre de soude	993	148 95	1,599	299 97		
do En fr.	554					
Spiritueux, whiskey, etc.	268	52 90	1,075	198 71	1	0 04
do En fr.	350		26			
Acier			169	22 59		
do En fr.	1					
Sucre	926	120 58	5,999	931 17	1,203	120 30
do En fr.	551					
Etain	1	0 02	563	98 71		
do En fr.	40					
Térébenthine			129	7 78	103	10 30
do En fr.	2					
Blanc de plomb	1	20	149	28 69		
do do En fr.	19					
do céruse	1	15	701	139 69		
do do En fr.	34					
Articles en bois	28	11 20	132	41 00		
do En fr.			1			
Total	27,895	687 51	76,185	8,587 79	4,921	486 69
Marchandises.						
Soufre, brut	736	110 40	288	22 83	188	33 62
Argile, chaux et sable	472	45 19	28,451	1,208 33	4,997	518 14
do En fr.	8		582			
Houille	202,384	38,222 60	157,183	21,830 57	81,932	8,035 69
do En fr.			94,143		544	
Bois de teinture et matières tinct			241	15 85	95	9 50
Poisson	223	35 65	408	41 80		
do En fr.	26		49			
Gypse	205	2 56	809	16 19		
Minerais, de toutes sortes	8,138	406 90	3,542	177 10	129	12 90
do En fr.			820			
Marbre	4,437	665 55	35	6 86		
Guénilles			124	23 45		
Sel	1,027	187 53	11,715	1,555 16	703	66 58
do En fr.	7,440					
Pierre, de toutes sortes	12,157	1,815 92	16,882	824 27	2,594	255 26
do En fr.	12		2,826			
Tous autres effets et marchandises non énumérés	57,595	6,094 16	14,430	2,263 62	12,252	874 02
do En fr.	1,180		143			
Total	296,040	47,586 46	332,671	27,986 03	103,434	9,805 71
Grands totaux, passagers et tonnage des navires non compris	1,016,165	194,089 53	853,853	60,720 30	202,407	18,171 00

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1891.

pendant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1890, etc.—*Suite.*

Canal Murray.		Canaux d'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la Vallée de la Trent.	
Ton'x.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
304	7 63	31	2 92	295	26 62				
182	4 56	34	2 50	219	19 92				
				5	0 13				
26	0 67	2	0 24	22	2 24				
				26	2 28				
				1	0 09				
50	1 26	1	0 19	25	2 31				
58	1 50	22	1 43	156	17 26				
		1	0 05	28	1 49				
122	3 07	53	4 39	321	31 66				
8	0 22	12	0 79	19	1 79				
		1	0 05	1	0 09				
32	0 81			19	1 80				
77	1 93	3	0 15	28	2 67				
1	0 05	55	45 49	5	0 80				
		240							
1,558	35 61	862	98 31	2,334	184 96			27	0 76
27	0 50	7,652	203 99	421	9 96				
		40	2 00	10,916	463 98	18,353	183 53		
				4,373					
				1	0 09				
22	0 43	4	0 40	113	2 76	814	8 14		
		1,505	75 25	3,057	152 50				
4	0 10								
6	0 15	3	0 57	7	0 81				
257	4 82	5	0 21	1,068	31 14				
362	5 21	3	0 57	96	4 49			420	1 96
5,078	127 14	512	71 76	927	98 48	865	8 65	168	5 02
5,756	138 35	9,724	354 75	20,979	764 21	20,032	200 32	588	6 98
18,783	707 03	651,355	48,226 36	113,574	6,145 21	32,231	1,742 01	24,679	708 94

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 20.—TABLEAU indiquant le montant des péages perçus chaque mois pendant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1890.

Canaux et bureaux.	Janvier.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Total.
CANAL WELLAND.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Chippawa	.....	2 81	4 97	2 54	2 18	2 27	6 52	6 02	4 69	.....	32 00
Colborne	.....	11,269 10	22,120 25	18,985 56	21,786 81	18,179 23	17,401 34	14,846 52	14,275 63	4 80	138,869 24
Dalhousie	.....	5,828 84	5,585 97	5,536 57	7,203 38	7,055 75	10,152 59	6,970 93	5,167 45	3 23	53,504 71
Dunnville	.....	31 39	15 58	84 93	107 73	29 43	0 50	29 51	25 08	.....	324 15
Maitland	.....	8 43	23 17	0 50	4 00	2 36	1 00	0 50	1 50	.....	41 46
Robinson	.....	76 52	89 19	60 32	34 60	57 61	137 35	84 89	157 90	7 09	705 47
Sainte-Catherine	.....	77 59	96 02	84 23	81 12	75 65	93 67	59 78	44 44	.....	612 50
Total, canal Welland	.....	17,294 68	27,935 15	24,754 65	29,219 82	25,402 30	27,792 97	21,998 15	19,676 69	15 12	194,089 53
CANAUX DU SAINT-LAURENT.											
Beauharnois	.....	5 90	40 21	42 08	113 75	91 52	50 29	188 18	182 92	.....	714 85
Cardinal	.....	5 90	72 87	79 68	219 02	60 97	77 74	73 48	68 34	14 38	672 38
Cornwall	.....	154 48	1,841 04	2,363 08	2,119 07	2,820 81	2,414 01	2,046 34	1,888 67	19 00	15,666 50
Kingston	.....	139 15	926 59	1,626 49	1,542 48	2,934 97	2,562 75	2,479 32	957 44	.....	13,169 19
Lachine	.....	37 03	237 55	270 78	354 29	686 57	590 63	483 34	187 65	.....	2,847 84
Montréal	.....	216 06	3,721 21	4,051 05	5,564 36	4,523 03	4,211 72	3,118 48	2,243 63	.....	27,649 54
Total, canaux du St-Laurent	.....	558 52	6,839 47	8,433 16	9,912 97	11,117 87	9,907 14	8,389 14	5,528 65	33 38	60,720 30
CANAL CHAMBLY.											
Chambly	.....	.....	531 23	699 97	773 98	966 37	1,050 02	1,271 73	614 65	.....	5,907 95
Saint-Jean	.....	.....	550 60	2,421 40	1,577 74	1,803 77	2,110 49	2,067 37	938 74	.....	11,770 02
Saint-Ours	.....	7 45	58 47	57 92	70 76	67 50	72 48	84 69	73 76	.....	493 03
Total, canal Chambly	.....	7 45	1,140 30	3,179 29	2,422 48	2,837 64	3,532 90	3,423 79	1,627 15	.....	18,171 00

CANAUX D'OTTAWA.											
Ottawa	.....	1 24	5,640 52	4,483 84	5,669 62	4,175 29	3,201 51	3,104 69	2,098 17	.....	28,374 88
Carillon	.....	8 23	13 82	33 19	20 90	38 48	11 46	36 11	32 22	.....	194 41
Grenville	.....	534 51	2,845 04	2,716 59	3,083 34	2,729 78	2,007 81	2,694 12	1,830 90	.....	18,442 09
Sainte-Anne	.....	18 02	158 88	168 69	165 28	188 40	176 63	237 38	101 70	.....	1,214 98
Total, canaux d'Ottawa	.....	562 00	8,658 26	7,402 31	8,939 14	7,131 95	5,397 41	6,072 30	4,062 99	.....	48,226 36
CANAL RIDEAU.											
Kingston Mills	.....	.....	223 26	206 93	207 44	234 53	231 54	241 83	68 51	.....	1,414 04
Ottawa	.....	.....	537 84	766 31	902 56	608 96	582 23	596 93	294 68	.....	4,289 51
Smith's Falls	.....	.....	31 18	66 06	101 95	88 35	71 43	29 42	53 27	.....	441 66
Total, canal Rideau	.....	.....	792 28	1,039 30	1,211 95	931 84	885 20	868 18	416 46	.....	6,145 21
CANAL SAINT-PIERRE.											
Saint-Pierre	3 79	60 17	275 37	170 40	203 26	203 18	262 93	301 75	217 51	43 65	1,742 01
CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.											
Burleigh	.....	.....	.....	18 00	12 00	16 75	8 00	.....	.....	.....	54 75
Bobcaygeon	.....	.....	26 53	50 73	66 82	63 34	78 76	66 79	11 12	.....	364 09
Buckhorn	.....	.....	.....	.....	8 50	13 50	.....	.....	10 00	.....	32 00
Fenelon Falls	.....	0 25	0 75	2 39	0 50	8 60	10 35	7 35	5 41	.....	35 60
Hastings	.....	.....	4 46	1 50	4 50	4 20	1 50	11 75	1 00	.....	28 91
Peterborough	.....	10 36	19 32	37 72	32 64	26 51	24 84	27 73	14 47	.....	193 59
Total, canaux de la Vallée de la Trent	.....	10 61	51 06	110 34	124 96	132 90	123 45	113 62	42 00	.....	708 94
CANAL MURRAY.											
Brighton	.....	.....	106 64	131 57	107 93	152 86	84 52	77 17	46 34	.....	707 03
Grand total	3 79	18,493 43	45,798 53	45,221 02	52,142 51	47,910 54	47,986 52	41,244 10	31,617 79	92 15	330,510 38

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1891.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 21.—Tableau général indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires qui ont passé par tous les canaux durant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1890; et le montant des péages perçus sur iceux.

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Canal Welland.													$ cts.
Navires canadiens, à vapeur....	1,139	84,941	75,480	78,564	2,356	929	.....	5,277	93,156	169,711	170,992	340,703	4,041 47
" " à voiles	996	49,851	35,581	80,036	3,666	.....	269	7,553	98,162	137,440	137,678	275,118	5,530 18
Total, du Canada.....	2,135	134,792	111,061	158,600	6,022	929	269	12,830	191,318	307,151	308,670	615,821	9,571 65
Navires américains, à vapeur ..	436	.....	18	3,096	1,184	191 099	184,658	2,521	18,830	196,716	204,690	401,406	6,024 17
" " à voiles ...	312	241	.....	2,322	664	49,610	42,250	1,824	8,331	53,997	51,245	105,242	2,358 68
Total, Etats-Unis... ...	748	241	18	5,418	1,848	240,709	226,908	4,345	27,161	250,713	255,935	506,648	8,382 85
Grand total, canal Welland..	2,883	135,033	111,079	164,018	7,870	241,638	227,177	17,175	218,479	557,864	564,605	1,122,469	17,954 50
Canaux du Saint-Laurent.													
Navires canadiens, à vapeur....	3,849	380,486	329,688	15,694	56	....	67	581	5,395	396,761	335,206	731,967	4,184 96
" " à voiles.....	5,473	520,851	316,317	29,375	779	.....	15	119	59,145	550,345	376,256	926,601	10,118 61
Total, du Canada.. ...	9,322	901,337	646,005	45,069	835	.....	82	700	64,540	947,106	711,462	1,658,568	14,303 57
Navires américains, à vapeur...	483	645	549	1,416	123	6,650	6,921	90	3,623	8,801	11,216	20,017	140 35
" " à voiles....	693	753	10,974	4,010	6,549	1,059	899	34,981	3,637	40,803	22,059	62,862	453 25
Total, Etats-Unis..... ..	1,176	1,398	11,523	5,426	6,672	7,709	7,820	35,071	7,260	49,604	33,275	82,879	593 60
Grand total, canaux du Saint-Laurent.....	10,498	902,735	657,528	50,495	7,507	7,709	7,902	35,771	71,800	996,710	744,737	1,741,447	14,897 17

CANAL CHAMBLY.													
Navires canadiens, à vapeur....	438	35,719	40,878	63	.....	.....	.....	.....	1,062	35,782	41,940	77,722	234 57
" " à voiles....	662	6,858	6,948	11,825	.....	.....	.....	.....	31,145	18,683	38,093	56,776	930 23
Total, du Canada.	1,100	42,577	47,826	11,888	.....	.....	.....	.....	32,207	54,465	80,033	134,498	1,164 80
Navires américains, à vapeur ..	27	39	99	2	.....	.....	.....	.....	1,833	41	1,932	1,973	25 93
" " à voiles....	981	2,044	1,918	26,228	4,197	.....	.....	.....	60,889	28,272	67,004	95,276	1,216 06
Total, Etats-Unis.	1,008	2,083	2,017	26,230	4,197	.....	.....	.....	62,722	28,313	68,936	97,249	1,241 99
Grand total, canal Chambly..	2,108	44,660	49,843	38,118	4,197	.....	.....	.....	94,929	82,778	148,969	231,747	2,406 79
CANAL MURRAY.													
Navires canadiens, à vapeur....	715	42,259	31,739	7,051	.....	.....	.....	131	7,108	49,441	38,847	88,288	202 44
" " à voiles	135	1,998	4,533	4,499	2	.....	.....	342	1,503	6,839	6,038	12,877	39 76
Total, du Canada..	850	44,257	36,272	11,550	2	.....	.....	473	8,611	56,280	44,885	101,165	242 20
Navires américains, à vapeur ..	2	.....	.....	49	.....	.....	.....	.....	36	49	36	85	0 50
" " à voiles....	13	7	6	149	.....	.....	.....	5	87	161	93	254	3 28
Total, Etats-Unis.....	15	7	6	198	.....	.....	.....	5	123	210	129	339	3 78
Grand total, canal Murray.....	865	44,264	36,278	11,748	2	.....	.....	478	8,734	56,490	45,014	101,504	245 98
CANAUX D'OTTAWA.													
Navires canadiens, à vapeur....	1,145	56,482	114,823	.....	2,143	.....	.....	.....	.....	56,482	116,966	173,448	698 14
" " à voiles....	1,389	9,856	164,540	.....	23,907	.....	.....	.....	.....	9,856	188,447	198,303	2,897 98
Total, du Canada	2,534	66,338	279,363	.....	26,050	.....	.....	.....	.....	66,338	305,413	371,751	3,596 12
Navires américains, à vapeur ..	4	187	44	.....	.....	.....	.....	.....	.....	187	44	231	2 37
" " à voiles...	291	4,118	.....	183	23,680	.....	.....	276	.....	4,577	23,680	28,257	663 99
Total, Etats-Unis.....	295	4,305	44	183	23,680	.....	.....	276	.....	4,764	23,724	28,488	666 36
Grand total, canaux d'Ottawa.	2,829	70,643	279,407	183	49,730	.....	.....	276	.....	71,102	329,137	400,239	4,262 48
CANAL RIDEAU.													
Navires canadiens, à vapeur....	1,151	30,362	31,659	129	.....	.....	.....	.....	.....	30,491	31,659	62,150	591 52
" " à voiles....	965	31,871	38,621	2,242	.....	.....	.....	.....	.....	34,113	38,621	72,734	1,009 32
Total, du Canada..... ..	2,116	62,233	70,280	2,371	.....	.....	.....	.....	.....	64,604	70,280	134,884	1,600 84

N° (A) 21.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—*Fin.*

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
CANAL RIDEAU—*Suite.*													$ cts.
Navires américains, à vapeur ..	58	443	520	94	.....	.....	.....	.....	.....	537	520	1,057	17 51
" " à voiles....	64	1,913	2,217	607	.....	.....	.....	.....	.....	2,520	2,217	4,737	58 54
Total, Etats-Unis..... ..	122	2,356	2,737	701	.....	.....	.....	.....	.....	3,057	2,737	5,794	76 05
Grand total, canal Rideau.. ..	2,238	64,589	73,017	3,072	.....	.....	.....	.....	.....	67,661	73,017	140,678	1,676 89
CANAL SAINT-PIERRE.													
Navires canadiens, à vapeur....	44	4,398	6,056	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,398	6,056	10,454	209 08
" " à voiles. ...	1,250	31,208	29,323	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31,208	29,323	60,531	1,210 62
Grand total, canal Saint-Pierre.	1,294	35,606	35,379	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35,606	35,379	70,985	1,419 70
CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.													
Navires canadiens, à vapeur....	739	12,738	11,681	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12,738	11,681	24,419	202 00
" " à voiles.....	565	14,249	13,132	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14,249	13,132	27,381	144 10
Total, du Canada..... ...	1,304	26,987	24,813	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26,987	24,813	51,800	346 10
Grand total, canaux de la Vallée de la Trent.....	1,304	26,987	24,813	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26,987	24,813	51,800	346 10

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 21.—Tableau général indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—*Fin.*

RÉCAPITULATION.

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.		
Navires canadiens.													
A vapeur et à voiles.													
Welland	2,135	134,792	111,061	158,600	6,022	929	269	12,830	191,318	307,151	308,670	615,821	9,571 65
Saint-Laurent	9,322	901,337	646,005	45,069	835	.. ....	82	700	64,540	947,106	711,462	1,658,568	14,303 57
Chambly	1,100	42,577	47,826	11,888	.. ...	.....	.....	.....	32,207	54,465	80,033	134,498	1,164 80
Murray	850	44,257	36,272	11,550	2	.. ..	.....	473	8,611	56,280	44,885	101,165	242 20
Ottawa	2,534	66,338	279,363	.... ..	26,050	.....	.....	.....	.....	66,338	305,413	371,751	3,596 12
Rideau	2,116	62,233	70,280	2,371	.....	.....	.....	.....	.....	64,604	70,280	134,884	1,600 84
Saint-Pierre	1,294	35,606	35,379	... ..	.. ....	.....	.....	.....	.....	35,606	35,379	70,985	1,419 70
Canaux de la Vallée de la Trent	1,304	26,987	24,813	... .	.....	.....	.....	.....	.. ..	26,987	24,813	51,800	346 10
Total, du Canada	20,655	1,314,127	1,250,999	229,478	32,909	929	351	14,003	296,676	1,558,537	1,580,935	3,139,472	32,244 98
Navires américains.													
A vapeur et à voiles.													
Welland	748	241	18	5,418	1,848	240,709	226,908	4,345	27,161	250,713	255,935	506,648	8,382 85
Saint-Laurent	1,176	1,398	11,523	5,426	6,672	7,709	7,820	35,071	7,260	49,604	33,275	82,879	593 60
Chambly	1,008	2,083	2,017	26,230	4,197	.....	... ..	.. ....	62,722	28,313	68,936	97,249	1,241 99
Murray	15	7	6	198	.....	... .	.....	5	123	210	129	339	3 78
Ottawa	295	4,305	44	183	23,680	.... ..	.... .	276	.....	4,764	23,724	28,488	666 36
Rideau	122	2,356	2,737	701	. .....	.... ..	.....	.. ....	.....	3,057	2,737	5,794	76 05
Total, Etats-Unis	3,364	10,390	16,345	38,156	36,397	248,418	234,728	39,697	97,266	336,661	384,736	721,397	10,964 63
Grand total, canadiens et américains	24,019	1,324,517	1,267,344	267,634	69,306	249,347	235,079	53,700	393,942	1,895,198	1,965,671	3,860,869	43,209 61

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 27 février 1891.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 21½.—TABLEAU COMPARATIF du grand total du fret passé par les canaux ci-dessous mentionnés, durant les saisons de navigation de 1889 et 1890, et le montant des péages perçus sur iceux, y compris les péages sur les navires et les passagers.

	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
1889.												
Canal Welland	27,592	57,752	16,388	20,381	266,231	297,353	16,502	383,074	326,713	758,560	1,085,273	215,685 88
Canaux du Saint-Laurent	222,956	521,704	10,389	700	993	2,838	64,613	95,679	298,951	620,921	919,872	57,954 97
Canal Chambly	8,975	3,582	83,164	.....	.....	2	.....	124,558	92,139	128,142	220,281	20,708 12
Canal Rideau	76,665	24,117	12,354	.....	.....	.....	.....	.....	89,009	24,117	113,126	6,981 13
Canal Ottawa	443	516,784	.....	177,416	.....	.....	128	.....	571	694,200	694,771	56,961 55
Canal Saint-Pierre	23,180	32,263	.....	.....	.....	.....	.....	.....	23,180	32,263	55,443	2,919 67
Canaux de la Vallée de la Trent	24,966	164	.....	.....	.....	.....	.....	.....	24,966	164	25,130	492 28
1890.												
Canal Welland	30,274	56,535	35,959	10,283	215,698	318,259	17,358	331,799	299,289	716,876	1,016,165	194,089 53
Canaux du Saint-Laurent	216,557	476,196	11,052	3,253	1,115	2,065	41,351	102,264	270,075	583,778	853,853	60,720 30
Canal Chambly	8,224	4,118	85,113	6,085	.....	.....	.....	98,867	93,337	109,070	202,407	18,171 00
Canal Rideau	81,219	26,289	6,066	.....	.....	.....	.....	.....	87,285	26,289	113,574	6,145 21
Canal Ottawa	527	537,253	8	113,567	.....	.....	.....	.....	535	650,820	651,355	48,226 36
Canal Saint-Pierre	5,889	26,342	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,889	26,342	32,231	1,742 01
Canaux de la Vallée de la Trent	22,297	2,382	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22,297	2,382	24,679	708 94
Canal Murray	4,606	7,896	6,190	.....	.....	.....	.....	91	10,798	7,985	18,783	707 03

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1891.

TARIF DES PÉAGES.

N° 22.—Tarif des péages sur les

CANAUX WELLAND, SAINT-LAURENT, RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY

(A. C., 18 avril 1873.)

Le tarif des péages sur les canaux est divisé en cinq classes, comme ci-dessous, et est à tant par tonne, à moins qu'il ne soit autrement spécifié.	Canal Welland, vers l'ouest.	Canal Welland, vers l'est.	Lac Erié à Montréal.	Canaux du Saint-Laurent, en chaque sens.	Canal Chambly et écluse Sainte-Ours, en chaque sens.	Canal Rideau, en chaque sens.	Canaux de l'Ottawa et écluse Sainte-Anne, en chaque sens.	Ottawa à Saint-Jean, en chaque sens.
Classe n° 1.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bateaux à vapeur .....par tonne.	0.01½	0.01½	0.02¼	0.00¾	0.00¾	0.01½	0.00⅝	0.01½
Navires à voiles et autres do ..	0.02¼	0 02¼	0.03¾	0.01½	0.01¼	0.02¼	0.01	0.02⅝
Classe n° 2.								
Passagers, de 21 ans et au-dessus ..	0 10	0.10	0.20	0.10	0.05	0.08	0.02¼	0.09¾
do au-dessous de 21 ans, chac.	0.05	0.05	0.10	0.05	0.02	0.04	0.01¼	0.04½
Classe n° 3.								
Briques, ciment et chaux hydrauliq.								
Argile, chaux et sable..... .. .								
Soufre								
Maïs								
Fleur de farine.....								
Fer, chemin de fer.....								
do en gueuse								
do tout autre, y compris l'acier (A.C., 1er février 1888)....								
Plâtre, gypse.....	0.15	0.20	0.20	0.15	0.10	0.07	0.06	0 19¾
Sel								
Viandes ou poissons, salés, en barils ou autrement								
Produits agricoles, légumes, non énuméré x								
Produits agricoles, animaux, non énumérés								
Pierre, pour la taille..								
Blé.								
Classe n° 4.								
Tous autres articles, non énumérés	0.15	0.20	0.20	0.20	0.10	0.26	0.14	0.29

canaux du Canada, 1890.

CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT, (A. C., 25 JUILLET 1888

1re section.	2e section.	3e section.	4e section.	Complet parcours.	Whitlaw's à Hastings.
Fenelon-Falls à Bobcaygeon.	Bobcaygeon à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Fenelon-Falls à Lakefield.	
Péages prélevés à Fenelon-Falls.	Péages prélevés à Bobcaygeon.	Péages prélevés à Buckhorn.	Péages prélevés à Burleigh.	Péages prélevés à Fenelon-Falls.	Péages prélevés à Whitlaw's.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
0.00 3/16 0.00 1/4	0.00 3/16 0.00 1/4	0.00 3/16 0.00 1/4	0.00 3/16 0.00 1/4	0.00 3/4 0.01	0.00 3/16 0.00 1/4
0.01 0.00 1/2	0.01 0.00 1/2	0.01 0.00 1/2	0.01 0.00 1/2	0.04 0.02	0.01 0.00 1/2
0.01	0.01	0.01	0.01	0.04	0.01
0.03	0.03	0.03	0.03	0.12	0.03

N° 22.—TARIF des péages sur les CANAUX WELLAND, SAINT-LAURENT, RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY.

Le tarif des péages sur les canaux est divisé en six classes, comme ci-dessous, et est à tant par tonne, à moins qu'il ne soit autrement spécifié.	Canal Welland, vers l'ouest.	Canal Welland, vers l'est.	Lac Erié jusqu'à Montréal.	Canaux du Saint-Laurent, en chaque sens.	Canal Chambly et écluse Saint-Ours, en chaque sens.	Canal Rideau, en chaque sens.	Canaux d'Ottawa et écluse Ste-Anne, en chaque sens.	Ottawa à Saint-Jean, en chaque sens.
Classe n° 5.	$ cts.	2 cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Ecorce	0.20	0.20	0.20	0.15	0.10	0.07	0.06	0.19¼
Barils, vides, chacun	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.01	0.03½
Courbes, pour bâtiments, chacun	0.05	0.05	0.05	0.02	0.02	0.02	0.01	0.03½
Flottes, par 1,000 pieds linéaires	1.40	1.40	1.40	1.40	1.20	1.05	0.50	2.05
Bois de chauff., par corde, sur nav.	0.20	0.20	0.20	0.20	0.10	0.15	0.08	0.23
do do en rad.	0.25	0.25	0.25	0.25	0.15	0.19	0.09	0.30¼
Cercles	0.25	0.25	0.25	0.20	0.15	0.15	0.10	0.30
Mâts et espars, poteaux de télégr., par tonne de 40 pds cubes, sur nav.	0.15	0.15	0.15	0.05	0.05	0.08	0.07	0.13¼
Mâts et espars, poteaux de télégr., par tonne de 40 pds cubes, en rad.	0.20	0.20	0.20	0.10	0.10	0.15	0.10	0.22½
Liens de ch. de fer, sur nav., chacun	0.01	0.01	0.01	0.00½	0.00½	0.00¾	0.00¾	0.01¾
do do en rad., chacun	0.02	0.02	0.02	0.01	0.01	0.02	0.01	0.02¼
Bois scié, madriers, planches, voliges et bois de const., scié, par M. pds, mesure de planche, sur navires	0.30	0.30	0.30	0.15	0.10	0.11¼	0.06¾	0.20
Bois scié, madriers, planches, voliges et bois de const., scié, par M. pds, mesure de planche, en radeaux	0.60	0.60	0.60	0.30	0.20	0.19	0.09	0.36½
Bois carré, par M. pieds cubes, sur navires	3.00	3.00	3.00	1.00	1.00	0.56	0.44	1.69
Bois carré, par M. pieds cubes, en radeaux	4.50	4.50	4.50	2.00	2.00	1.12	0.63	3.13
Matériaux pour voitures, articles en bois et bois en partie ouvré, par tonne de 40 pieds cubes	0.40	0.40	0.40	0.40	0.25	0.30	0.20	0.55
Bardeaux, par mille	0.06	0.06	0.06	0.06	0.04	0.04½	0.02½	0.08
Pieux et perches pour clôtures, par M., sur navires	0.40	0.40	0.40	0.40	0.20	0.23	0.12	0.42
Pieux et perches pour clôtures, par M., en radeaux	0.80	0.80	0.80	0.80	0.40	0.38	0.17	0.77
Billots de sciage, par pièce type	0.08	0.08	0.08	0.08	0.05	0.06	0.06	0.13
Douves et fonds de barils, par M.	0.40	0.40	0.40	0.20	0.15	0.15	0.10	0.30
do do pipe do	1.50	1.50	1.50	1.00	1.00	0.75	0.50	1.75
do do des Ant. par M.	0.75	0.75	0.75	0.60	0.25	0.45	0.25	0.65
do do saloirs, sciés ou coupés, par M	0.08	0.08	0.08	0.04	0.03	0.03	0.02	0.06
Traverses, par 100 pièces	0.50	0.50	0.50	0.50	0.40	0.38	0.15	0.67½
Echalas à houblon, par 1,000 pièces	2.00	2.00	2.00	2.00	1.50	1.50	0.65	2.65
Classe spéciale.								
Gypse, brut (par A. C., 28 oct. 1882)	0.15	0.05	.....	0.05	Vers	l'ouest.	.....	.....
Houille	0.20	0.20	0.20	0.15	0.10	0.08	0.05	0.17¾
Pierre, non ouvrée, cordée, impropre à la taille, par corde	0.75	0.75	0.75	0.60	0.37½	0.28	0.24	0.77½
Cryolithe, min. de fer ou min. chim.	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05
Glace	0.05	0.05	0.05	.....	.....	.....	.....	.....

canaux du Canada—*Suite.*

CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

1re section.	2e section.	3e section.	4e section.	Complet parcours.	
Fenelon-Falls à Bobcaygeon.	Bobcaygeon à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Fenelon-Falls à Lakefield.	Whitlaw's à Hastings.
Péages prélevés à Fenelon-Falls.	Péages prélevés à Bobcaygeon.	Péages prélevés à Buckhorn.	Péages prélevés à Burleigh.	Péages prélevés à Fenelon-Falls.	Péages prélevés à Whitlaw's.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
0.01	0.01	0.01	0.01	0.04	0.01
0.00¼	0.00¼	0.00¼	0.00¼	0.01	0.00¼
0.00¼	0.00¼	0.00¼	0.00¼	0.01	0.00¼
0.13	0.13	0.13	0.13	0.52	0.13
0.03	0.03	0.03	0.03	0.10	0.03
0.04	0.04	0.04	0.04	0.14	0.04
0.02	0 02	0.02	0.02	0.08	0.02
0.02	0.02	0.02	0.02	0.08	0.02
0.01	0.01	0.01	0.01	0.04	0.01
0.00⅛	0.00⅛	0.00⅛	0.00⅛	0.00½	0.00⅛
0.00¼	0.00¼	0.00¼	0.00¼	0.01	0.00¼
0.03	0.03	0.03	0.03	0.10	0.03
0.04	0.04	0.04	0.04	0.14	0.04
0.07	0.07	0.07	0.07	0.28	0.07
0.14	0.14	0.14	0.14	0 56	0.14
0.04	0.04	0.04	0.04	0.16	0.04
0.00¾	0.00¾	0.00¾	0.00¾	0.03	0.00¾
0.03	0.03	0.03	0.03	0.12	0.03
0.05	0.05	0.05	0.05	0.20	0.05
0.00¾	0.00¾	0.00¾	0.00¾	0.03	0.00¾
0.02	0.02	0.02	0.02	0.08	0.02
0.10	0.10	0.10	0.10	0.40	0.10
0.05½	0.05½	0.05½	0.05½	0.22	0.05½
0.00½	0.00½	0.00½	0.00½	0.02	0.00½
0.05	0.05	0.05	0.05	0.20	0.05
0.20	0.20	0.20	0.20	0.80	0.20
En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.
0.01	0.01	0.01	0.01	0.04	0.01
0.03½	0 03½	0.03½	0.03½	0.14	0.03½
0.00¾	0.00¾	0.00¾	0.00¾	0.03	0 00¾
Free.	Free.	Free.	Free.	Free.	Free.

Sec. 76.—Base de l'estimation des poids, péages des canaux.

——	Ton'x.	——	Ton'x.
2,000 lbs avoirdupois	1	Pierre, 12 pieds cubes	1
Par M. signifie par mille pieds	.....	Pierre, 1 corde	7½
Par Mille signifie par mille pièces	.....	Whisky, 4 barils ou 215 gallons	1
Fruits verts, 9 barils correspondent à	1	Barils vides, 10	1
Alcalis 3 do	1	Cercles à barils, 10 mille	1
Ecorce, 4 cordes	1	Planches et autres bois sciés, 600 pieds mesure de planche	1
Bœuf, 7 barils	1	Courbes de bâtiments, 4	1
Biscuits et craquelins, 9 barils	1	Bois de chauffage, 1 corde	3
Briques, communes, 1,000	2	Echalas à houblon, 60, ou 40 pieds cubes	1
Beurre, 22 tinettes ou 7 barils	1	Bardeaux, 12 M, ou paquets	1
Bestiaux, 3	1	Piquets ou perches pour clôtures, 1 mille	1
Ciment et chaux hydraulique, 7 barils	1	Douves et fonds, pipe, 1 mille	8
Briques réfractaires, 1,000	3	do Antilles, 1 mille	4
Poisson, 7 barils	1	do barils, 1 mille	2½
Fleur, 9 barils	1	do saloirs, 1 mille	1
Gypse et manganèse, 6 barils	1	Bois en grume, étalon, 1	⅞
Chevaux, 2	1	Bois carré, 50 pieds cubes	1
Saindoux et suif, 7 barils ou 22 tinettes	1	Poteaux de télégraphe, 10, ou 40 pds cub	1
Liqueurs et spiritueux, 215 gallons	1	Mâts et espars, 40 pieds cubes	1
Liqueurs, toutes autres, 215 gallons	1	Liens de ch. de fer, 16, ou 50 pieds cubes	1
Noix, 9 barils	1	Tous autres bois ouvrés ou en partie ouvrés, 40 pieds cubes, selon le tarif	1
Huîtres, 6 barils	1	Traverses, 40 pieds cubes, ou 5 pièces	1
Lard, 7 barils	1	Flottes, 50 pieds cubes	1
Sel, 7 barils	1		
Graines, 9 barils	1		
Moutons, 20	1		

NOTE.—D'après l'Acte des poids et mesures, chapitre 104 des Statuts Refondus du Canada, section 14, tous les articles ci-haut mentionnés sont estimés au cent (100 lbs.)

TAUX DE PÉAGES.

Sec. **77.** Les taux suivants de péages seront prélevés sur les navires et articles passant par les différentes subdivisions des canaux.

CANAL WELLAND.	Taux.
1. De Port-Maitland, Dunnville et Port-Colborne à Port-Robinson ou Allanburg, sans passer l'écluse, en chaque sens	½
2. De la tranc. de Chippawa, ou quelq. part que ce soit, à Dunnville, Port-Maitland ou P.-Colborne	⅖
3. De Dunnville à Port-Colborne	½
4. De Thorold à Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie	½
5. De Maitland, Dunnville, Colborne ou Port-Robinson à Marshville et les lieux intermédiaires	⅜
6. De Marshville ou les lieux intermédiaires à Port-Maitland, Dunnville, Port-Colborne et Port-Robinson	⅜
7. De Port-Robinson à Allanburg ou Thorold	⅜
8. De Port-Robinson à Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie	½
9. De Sainte-Catherine à Port-Dalhousie	½
10. De Dunnville à Maitland	⅞
11. De Port-Robinson en passant par l'écluse et la tranchée de Chippawa	¼
12. De Port-Colborne à Port-Maitland	½
13. De la tranchée de Chippawa en passant par l'écluse de Port-Robinson	¼
14. De Colborne, Dunnville, Maitland et Marshville à Thorold	⅜
15. De Colborne, Dunnville, Maitland et Marshville à Sainte-Catherine	⅞
16. Seulement par la tranchée de Chippawa	⅛
17. Seulement par l'écluse de Port-Robinson	⅛

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

Sec. **78.** La navigation sera divisée en quatre sections, savoir: Cardinal, Cornwall, Beauharnois et Lachine. Des péages seront prélevés sur tout navire et propriété dans la proportion du nombre de sections franchies.

CANAL CHAMBLY.

	Taux.
Sec. **79.** Les navires et articles passant de Sorel à Chambly, paieront	⅛
Les navires et articles passant de Chambly à Saint-Jean, paieront	⅜

CANAUX DE L'OTTAWA.

Art. **80.** La navigation sera divisée en trois sections, savoir : Grenville, Carillon et Sainte-Anne. Des taux seront prélevés sur tout navire et articles dans la proportion du nombre de sections franchies.

CANAL RIDEAU.

Art. **81.** La navigation de ce canal est divisée en trois sections : "Ottawa," "Smith's-Falls" et "Kingston-Mills." Les navires et fret passant par une section paieront un tiers, deux sections, deux tiers.

RÈGLES GÉNÉRALES.

Art. **82.** (*a*) Toute fraction d'une tonne sera comptée comme une tonne, et les parties de sections seront comptées comme sections entières sur les canaux ci-dessus.

(*b.*) Le passage de bois en grume ou autre sur aucun des canaux ou sections de ces canaux sera toujours soumis à des règlements à cet effet.

RÈGLEMENTS PARTICULIERS CONCERNANT LES PÉAGES SUR CERTAINS CANAUX.

Art. **83.** La houille, excepté sur le canal Welland, passe sur tous les canaux en franchise.—Arrêté du conseil du 7 juin 1869.

Art. **84.** Le bois en grume, le bois de service et autres produits passent en franchise sur le Creek Chippawa, entre l'Aqueduc et Port-Robinson.—Arrêté du conseil du 18 mai 1863.

NOTE.

Arrêté du conseil du 27 juin 1890.

Les mots suivants seront ajoutés à l'article 84 :—

(1) "Excepté dans les cas où il sera donné une permission particulière, le canal Grenville est interdit aux trains de bois complets ou fractionnés de quelque nature que ce soit, en conformité de l'arrêté du conseil du 9 juillet 1888.

(2) "Les trains de bois pourront passer par le canal Carillon sans frais de péages, selon l'arrêté du conseil du 9 juillet 1888."

Art. **85.** Le minerai de fer, cryolithe ou minerai chimique, paient 5 centins par tonneau sur une section ou sur tous les canaux.

Art. **86.** (*a*) Les marchandises qui auront payé les péages sur toute la ligne des canaux du Saint-Laurent, ou sur le canal Lachine, l'écluse Sainte-Anne et sur les canaux de l'Outaouais et du Rideau, passeront en franchise le canal Welland ; et si les péages ont été payés au canal Chambly, ils seront remboursés à Montréal ou à Kingston-Mills ; et les marchandises qui auront payé tous les péages du canal Welland, passeront en franchise les canaux du Saint-Laurent ou ceux de l'Outaouais ou du Rideau, l'écluse Sainte-Anne et les canaux de Lachine et de Chambly ; pourvu que les articles ayant droit à cette exemption passent en descendant par toute la longueur du canal jusqu'à Montréal, ou en remontant par toute la longueur des canaux du Saint-Laurent, ou des canaux de l'Outaouais et du Rideau jusqu'au lac Ontario.

(*b*) Tous les articles, effets ou marchandises non désignés ci-dessus, paieront selon le tarif de la catégorie n° 4.

(*c*) Nul laissez-passer ne sera donné aux remorqueurs ou autres petits navires à moins de 25 centins le minimum, mais des navires ne portant ni fret ni passagers pourront obtenir un permis de saison moyennant $30, lequel leur permettra de circuler à volonté sur le canal. Arrêté du conseil du 18 avril 1873.

Art. **87.** Les marchandises expédiées à un port à l'ouest des canaux du Saint-Laurent, et sur lesquels les péages ont déjà été payés pour leur passage sur ces canaux, peuvent être réexpédiées de ces ports et transportées exemptes de péage sur le canal Welland comme si elles avaient été expédiées directement en premier lieu ; et les marchandises en destination de l'est qui auront payé les péages sur le canal Welland peuvent être transbordées à aucun des ports du lac Ontario et passer ensuite sans payer de nouveaux péages sur les canaux du Saint-Laurent, comme si elles avaient été expédiées directement en premier lieu. Arrêté du conseil du 23 juin 1883.

Art. **88.** Durant la saison de navigation de 1889, les péages sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle, expédiés à Montréal ou à quelque port à l'est de Montréal, seront de 2 centins par tonneau, et ces péages couvriront le passage des canaux du Saint-Laurent et du canal Welland ; et si dans le cours de la dite saison le plein péage ordinaire pour le passage de ces denrées sur le canal Welland a été payé, les denrées seront exemptées de tout autre péage sur toute partie du régime des canaux du Saint-Laurent, bien qu'elles ne parcourent pas toute la distance jusqu'à Montréal. Arrêté du conseil du 18 mars 1889.

DROITS DE PORT.

Art. **89.** Les navires prenant ou déchargeant du fret sur les propriétés du chemin de fer Welland, à Port-Colborne ou Dalhousie, seront exempts de droits de port ; mais tous les autres navires déchargeant ou prenant un chargement à Port Dalhousie, Port-Colborne ou Port-Maitland, paieront 2 centins pour chaque tonne de fret qu'ils y prendront ou décharger ont.

DROITS D'EMMAGASINAGE AU BASSIN DU CANAL LACHINE.

Art. **90.** Suit le tarif des droits d'emmagasinage qui seront prélevés sur les articles laissés dans les hangars des bassins du canal Lachine :—

			Cents.
Blé et autres grains,	par semaine,	par boisseau	1
Farines	do	par baril	4
Lard, bœuf, beurre et saindoux	do	do	5
Cassonade	do	par boucaut, 10 cents ; par baril	5
Liqueurs	do	par pipe, 15 cents ; par tonne	12
	do	par barrique, 10 cents ; par quartaut	7
Fer, en barres	do	par tonneau	24
Fer, en saumon	do	do	12
Sel, excepté aux hangars de Saint-Gabriel	do	par 100 boisseaux	36
Sel, aux hangars de Saint-Gabriel, après les premières 48 heures	do	par sac	½
Balles, paniers, caisses, etc.	do	par ton. de poids ou d'encombrement	24
Charbon	do	par chaldron	12

Art. **91.** (*a*) Il ne sera rien demandé pour emmagasinage d'articles dans les hangars du bassin du canal Lachine pendant la première période de 48 heures, après laquelle les droits d'emmagasinage ci-dessus seront imposés et perçus.

(*b*) Les articles non énumérés devront payer selon le tarif ci-dessus.

(*c*) Tous les articles emmagasinés dans les hangars et y laissés après la première période de quarante-huit heures, paieront les droits sur le pied d'une semaine, quoiqu'ils puissent n'y être restés qu'une fraction de ce temps, et de même pour chaque fraction subséquente.

(*d*) La main-d'œuvre pour le dépôt et l'enlèvement des articles dans les hangars sera fournie par les propriétaires, ou leurs agents, et à leurs frais.

(*e*) Tous les articles emmagasinés dans ces hangars seront absolument aux risques du propriétaire, pour dommage par le feu ou autrement.

(*f*) Tout droit d'emmagasinage devra être payé avant l'enlèvement des articles.—Arrêté du conseil du 21 août 1846.

Farine.

Art. **92.** (*a*) Il sera permis de laisser la farine dans les hangars deux jours entiers sans payer.

(*b*) Si elle y est laissée au delà de deux jours ou de 48 heures, cette farine sera assujétie au paiement d'un centin par baril, pour les quatre premiers jours après l'expiration des 48 heures d'exemption.

(*c*) Si la farine est laissée dans les hangars au delà de quatre jours à un centin par jour par baril, elle sera assujétie à payer deux centins par jour par baril, pour chaque jour qui suivra l'expiration de ces quatre jours.

(*d*) Toute fraction de jour sera considérée comme un jour entier.—Arrêté du conseil du 31 mai 1856.

TARIF POUR LES NAVIRES FAISANT LE COMMERCE AVEC LES PORTS DE L'EST EN ENTRANT DANS LE CANAL LACHINE AU PORT DE MONTRÉAL.

Art. **93.** Les droits suivants seront prélevés sur les navires qui font commerce avec les ports de l'est et entrent dans le canal Lachine au port de Montréal, ainsi que sur certaines marchandises ci-après mentionnées ; quarante-huit heures étant allouées aux dits navires pour le déchargement de leur cargaison avant d'être soumis aux droits ; et le dit déchargement devant se faire en aval de l'écluse Saint-Gabriel.

	Mills.
Bateaux à vapeur jaugeant 50 tonneaux et plus, par tonneau d'enregistrement, par journée de 24 heures	8
Tous autres navires jaugeant 50 tonneaux et plus, par tonneau d'enregistrement, par journée de 24 heures	4
	Centins.
Bateaux à vapeur ne jaugeant pas 50 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 h.	40
Tous autres navires jaugeant de 25 à 50 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 h.	20
Tous navires ne jaugeant pas 25 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 heures.	10
Houille, par chaldron	10
Sel, par 100 minots	15
Fer de toute espèce, par ton. de poids	15
Marchandises de la catégorie n° 6 du tarif des canaux du Canada	10

Pourvu, toutefois, que les droits ci-dessus ne soient prélevés que sur les marchandises destinées à la consommation à Montréal, et sur les navires faisant commerce avec ce port.—Arrêté du conseil du 8 juin 1860.

QUAIAGE À PRÉLEVER SUR LE BOIS DE CHAUFFAGE SUR LES QUAIS ET LES BORDS DU CANAL.

Art. **94.** Les droits suivants seront perçus ainsi que mentionnés ci-après, savoir :

(*a*) Bois de chauffage débarqué sur les quais ou les bords du canal, ou dans des bateaux, barges ou autres navires, occupant quelqu'un des bassins entre le pont de la rue Wellington et l'écluse n° 3, 4 centins par corde, et pour chaque jour que le bois restera dans le canal ou le bassin, ou sur les quais ou les abords du canal après une période de cinq jours, un droit additionnel de 4 centins par corde.—Arrêté du conseil du 7 août 1860.

(*b*) Le paragraphe qui précède s'appliquera non seulement aux péages à recevoir sur le bois de chauffage sur les quais à Lachine et dans le canal Lachine ainsi que dans le bassin du dit canal, mais encore au bois de chauffage sur les bords et sur les terrains du canal à la Côte Saint-Paul et à Lachine.—Arrêté du conseil du 27 janvier 1862.

LES BASSINS DU CANAL À MONTRÉAL CONSIDÉRÉS COMME PARTIE DU PORT.

Art. **95.** Attendu que sous le coup des règlements qui existent aujourd'hui pour la perception des péages sur les canaux, les navires allant à l'est et qui ont payé le péage complet pour un passage d'ouest à l'est par le canal Welland, sont encore frappés d'un péage partiel pour une section du canal s'ils entrent de nouveau dans le canal Lachine ;

Et attendu que souvent les navires chargés de grain et à destination du port de Montréal ne déchargent qu'une partie de leur cargaison à bord des navires de mer dans le port, et entrent de nouveau dans le canal Lachine pour décharger le reste de leur cargaison, soit dans les élévateurs à grain ou les moulins situés le long des bassins du canal ;

Et il est ordonné que les bassins du canal sis et situés dans les limites de la cité soient considérés comme formant partie du port de Montréal, en tant seulement qu'est concernée la perception des péages pour les navires ci-dessus mentionnés, entrant de nouveau dans cette partie du canal pour décharger le reste de leur cargaison ; mais que cette règle ne s'appliquera pas au delà, par exemple, lorsque ces navires retourneront dans le port pour prendre cargaison, alors que le péage ordinaire leur sera imposé pour cette seconde sortie du canal. Arrêté du conseil, 8 août 1878.

PHOSPHATE.

Art. **96.** Attendu que des bâtiments chargés de grain à destination du port de Montréal prennent fréquemment sur leurs ponts des chargements de phosphate, et que, forcés qu'ils sont de se rendre immédiatement au port pour y décharger leur grain ils acquittent les droits de transit jusqu'à ce point et reviennent subséquemment dans le canal Lachine pour déposer leurs chargements de phosphate dans les entrepôts et paient une deuxième fois sous le coup des règlements actuels les droits de canaux pour cette nouvelle entrée ;

Il est ordonné que les bassins du canal Lachine dans les limites de la cité de Montréal seront à l'avenir considérés comme faisant partie du port de Montréal pour les fins du déchargement du phosphate transporté par les bâtiments en sus de leur chargement de grain tel que ci-dessus décrit ; pourvu cependant que s'ils retournent au port pour y prendre du chargement tels navires soient frappés à leur seconde sortie du canal du droit ordinaire. Arrêté du conseil, 12 juillet 1881.

DROITS D'HIVERNAGE DANS LE CANAL LACHINE.

Art. **97.** Suit le tarif des droits d'hivernage par tonneau imposé aux navires hivernant dans le canal Lachine.

Pour chaque bateau, barge, chalan ou autre bâtiment jaugeant dix tonneaux ou moins, soixante-dix centins par bâtiment pour tout l'hiver ; et pour chaque bâtiment de plus de dix tonneaux huit centins additionnels sur chaque dizaine de tonneaux additionnelle de son jaugeage. Arrêté du conseil, 22 août 1879.

PÉAGES ET DROITS SUR LES NAVIRES DANS LE NOUVEAU BASSIN DU CANAL LACHINE.

Art. **98.** Il sera permis à la commission du port de Montréal de garder le droit de prélever des péages pour le vieux bassin d'aval, mais le gouvernement gardera le contrôle complet des nouveaux travaux et des nouveaux bassins, ainsi que du revenu qui peut en provenir, et prélèvera sur les navires qui chargent et déchargent dans les nouveaux bassins les mêmes droits que ceux prélevés par la commission pour le vieux bassin. Arrêté du conseil, 26 janvier 1883.

PÉAGES ET DROITS DANS LE PORT DE MONTRÉAL, EN VERTU DES ACTES 40 VIC., CH. 53, ET 42 VIC., CH. 28.

Art. **99.**— *Droits de tonnage.*

	Par ton. de registre.
Sur les bateaux à vapeur, pour chaque journée de vingt-quatre heures, ou partie d'une journée, qu'ils restent dans le port, à compter de l'heure de leur arrivée jusqu'à celle de leur départ.	1 cent.
Sur tous les autres navires, par jour, comme susdit	½ do

Art. **100.**—*Droits de quaiage.*

	Par tonn.
Tous effets et marchandises non ailleurs spécifiés	25 cents.
Foin, paille, fer en gueuse et rebuts de fer, potasse et perlasse	20 do
Pommes, paniers et leurs contenus, fleur de farine et farine, poisson, viandes, poix, pommes de terre, goudron, chevaux, bêtes à cornes, moutons, cochons	15 do
Lest, argile, briques réfractaires, gypse, chaux, marbre, phosphates, sable, sel	10 do
Houille et coke, grain et graines de toutes sortes	7½ do
Tarif spécial—briques, 10c. par 1,000 ; bois de chauffage, 5c. par corde ; bois de construction, 10c. par 1,000 pieds mesure de planche.	
Or ou argent en lingots, espèces	En franc.

Note.

Art. **101.** (*a*) Sur tous effets et marchandises quelconques, dont on ne saurait facilement constater la quantité en poids, mesure ou autre mode de calcul établi par le tarif, les commissaires du port pourront prélever un droit de ¼ de 1 pour 100 sur leur valeur.

(*b*) Chaque inscription paiera au moins 5 centins.

(*c*) Tous effets débarqués sur le quai pour être expédiés de nouveau ne paieront qu'un quaiage.

(*d*) Le tonneau mentionné dans le tarif des droits de quaiage sera du poids de 2,000 livres ou de 40 pieds cubes d'encombrement, suivant le connaissement.

Art. **102.**—*Base d'estimation pour les poids.*

Alcalis, potasse et perlasse	3 brls feront	1 tonn.
Pommes, fleur de farine, farine, pommes de terre	9 do	1 do
Poissons, viandes, poix, goudron	7 do	1 do
Chevaux	2 à 1 tonn.	
Bêtes à cornes	3 do	
Moutons	15 do	
Cochons	10 do	

Arrêté du conseil, 1er avril 1881.

TARIF DES DROITS À PRÉLEVER SUR LE BOIS FLOTTANT, ETC., À SON ENTRÉE DANS LE BASSIN À LACHINE.

Art. **103.** Les droits suivants seront prélevés sur le bois flottant, le bois d'échantillon et le bois de chauffage, à leur entrée dans le bassin à Lachine et dans le canal Lachine :—

Espèces de bois.	Pour recevoir du bois, etc., y comp. l'usage du bassin ou du quai pendant un mois.	Pour chaque mois suivant pendant la saison de la navigation.	Pour passer l'hiver dans le bassin ou sur le quai.
	Cents.	Cents.	Cents.
Bois de construction, carré ou en grume, de toute sorte, de plus de 12 x 12 par mille pieds cubes	25	20	35
Bois de construction, en grume ou méplat, de toute sorte, de moins de 12 x 12, par mille pieds de longueur	20	15	30
Madriers et planches, y compris toute sorte de bois d'échantillon scié, en radeau, par mille pieds, mesure de planche	3	2	3
Pièces de sciage, 12 pieds de longueur (si elles sont plus longues le droit proportionnel), par pièce	1	½	2
Flottes, le 100	10	5	10
Traverses, le 100	10	5	10
Piquets et perches de clôtures, le mille	10	5	10
Douves à barils, le mille	8	4	8
do à pipes do	8	4	8
do "I. O." do	8	4	8
Bois de chauffage sur les bords du canal entre l'écluse n° 3 et l'écluse n° 5, et sur les quais dans le bassin du canal à Lachine.	3	3	3

NOTE.

Arrêté du conseil, 27 juin 1890.

3. Les mots suivants seront ajoutés à l'article 103 : "Le droit mensuel de trois centins par corde de bois de chauffage est aboli, en conformité de l'arrêté du conseil du 4 février 1880."

Note.

Art. **104.** *(a)* Il ne sera rien alloué pour les fractions de mois ou de la saison d'hiver.

(b) Le bois de chauffage sera cordé sur le bord du canal durant le déchargement, de la façon et aux endroits qui seront indiqués par le surintendant.

(c) Les droits sur le bois de construction seront prélevés à compter de l'achèvement des barrages flottants dans le bassin de Lachine. Arrêté du conseil, 8 juin 1860.

DROITS À PRÉLEVER SUR LES NAVIRES PASSANT L'HIVER DANS LE CANAL RIDEAU.

Art. **105.** Les droits d'hivernage pour les navires passant l'hiver dans le bassin du canal à Ottawa, ou en d'autres endroits le long du canal Rideau, sont fixés comme ci-après :—

Dans le bassin du canal à Ottawa,	bateaux à vapeur,	pour la saison		$ 8 80
do	do	barges	do	4 00
Dans les écluses	do	bateaux à vapeur	do	50 00
do	à d'autres stations,	do	do	15 00

Dans le cas où le ministre le jugerait à propos, il est autorisé à exiger des propriétaires des navires qui passent l'hiver dans les écluses des garanties contre les dommages que pourraient subir les travaux par incendie. Arrêté du conseil, 19 mars 1887.

DROITS À PRÉLEVER POUR LA RÉPARATION DE NAVIRES SUR LES BORDS DES CANAUX.

Art. **106.** *(a)* Les personnes qui réparent les navires sur les bords du canal Lachine auront à payer d'avance la somme de quatre piastres pour chacun de ces navires ; le temps durant lequel un emplacement pourra ainsi être occupé en vertu d'un seul paiement étant limité à six mois, et permission préalable devant être obtenue de l'officier compétent, conformément aux règlements actuels concernant les canaux.

(b) Dans le cas où l'on n'aurait pas obtenu de nouveaux permis, si l'on manque, à l'expiration de la période prescrite, de sortir les navires occupant ainsi les bords du canal, ces navires pourront être vendus en vertu de l'article seize des règlements concernant les canaux. Arrêté du conseil, 5 mars 1880.

Art. **107.** Règles concernant la réparation des navires sur les bords du canal Lachine, du canal Beauharnois et de celui de Chambly :—

(*a*) Les réparations ne seront exécutées qu'aux endroits qui auront été indiqués et approuvés par le surintendant.

(*b*) Pour chaque navire halé ou mis à flot pour être réparé, il sera prélevé en sus de tout autre droit la somme d'une piastre, ce qui permettra à ce navire de rester là un mois; chaque mois additionnel ou fraction de mois pendant lequel y demeurera le navire devant entraîner le prélèvement d'une somme supplémentaire d'une piastre.

(*c*) Dans le cas, cependant, où un navire halé pour être réparé sur les bords du canal resterait là durant l'hiver, il ne sera prélevé sur ce navire qu'une somme de quatre piastres (en sus des droits ordinaires exigibles pour l'hivernage) ; la période de temps ainsi spécifiée s'étendant du 1er novembre au 1er juin inclusivement.

(*d*) Tout navire restant sur le bord du canal après y avoir passé l'hiver sera soumis à une charge d'une piastre par mois ou fraction de mois pour le temps qu'il y restera subséquemment.

(*e*) Tout navire qui restera plus d'un an sur le bord du canal sera soumis pour tel laps de temps qu'il y restera ainsi après cette période, à une charge de deux piastres par mois ou fraction de mois durant toute l'année.

(*f*) Ces différents droits seront tous payables au bureau du percepteur le premier jour de chaque mois.

(*g*) Ces règles devront être entendues comme s'appliquant à tous les cas où le bord du canal est employé d'une manière quelconque aux réparations de navires, que ces navires soient dans le moment halés ou non. Arrêté du conseil, 6 août 1881.

CANAL SAINT-PIERRE.

Art. **109.** Sur chaque bâtiment qui passera par ce canal, deux centins par tonneau pour la bâtiment, et un centin par tonneau pour le fret, pour aller, et autant pour le retour. Arrêté du conseil, 23 juin 1883.

ARRÊTÉ DU CONSEIL.

12 décembre 1889.

Vu un mémoire du 10 décembre 1889, dans lequel le ministre des chemins de fer et canaux représente qu'en certains cas il a été d'usage d'amarrer des navires pour l'hiver le long des jetées du canal mais non en dedans des portes, et que ces navires, bien que trouvant en ceci un certain avantage, ne sont pas protégés comme ils le seraient à l'intérieur contre la hausse et la baisse de l'eau, mais que néanmoins on les a assujétis aux droits d'hivernage ;

Le ministre recommande en conséquence que dorénavant, à compter du présent hiver, mais sans autre rétroactivité, il ne soit exigé aucun droit des navires hivernant ainsi en dehors des écluses des canaux de l'Etat.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

HOTEL DU GOUVERNEMENT, À OTTAWA.

MERCREDI, 26e jour de février 1890.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

ATTENDU que l'on estime à propos de continuer durant la saison prochaine le péage spécial exigé de certaines denrées en destination de l'est sur le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent ;

Il a plu à Son Excellence le gouverneur général, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférées par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que le péage spécial de deux (2) centins par tonneau exigé l'an dernier de certaines céréales, savoir, le blé, maïs, pois, orge et seigle, en destination de Montréal ou d'un port de l'est de Montréal, sur le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent, soit continué durant la saison prochaine et pas au delà.

Il a plu en outre à Son Excellence ordonner, de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, la continuation, durant la même période seulement, de l'arrangement en vertu duquel les dites céréales qui auront acquitté les pleins péages ordinaires pour le passage sur le canal Welland, seront exemptées du paiement de péages additionnels sur les canaux du Saint-Laurent, même si elles ne doivent pas se rendre jusqu'à Montréal.

Arrêté du conseil, 5 mai 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que l'avoine destinée à l'exportation sera ajoutée, et la dite avoine est par le présent ajoutée à la liste des céréales spécifiée dans l'arrêté du conseil du 26 février 1890, qui autorise la continuation durant la saison de 1890 du péage spécial de deux (2) centins par tonneau pour le passage de ces céréales par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent, en destination de Montréal ou d'un port de l'est de Montréal.

En mettant à exécution l'arrêté du conseil ci-dessus, le perceptenr des péages sur le canal Welland continuera à exiger le plein péage, et la modération de taxe sera allouée par le département sous forme de remboursement quand les expéditeurs auront prouvé qu'on s'est conformé aux conditions voulues par l'arrêté du conseil.

Arrêté du conseil, 11 avril 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que pour la saison de navigation prochaine seulement, le péage pour le passage de la houille bitumineuse à destination de l'est sur le canal Welland, sera réduit, et le dit péage est par le présent réduit, de 20 centins à 10 centins par tonneau.

Arrêté du conseil, 16 mai 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 31 des Statuts revisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les règles et règlements pour l'administration, l'entretien, l'usage et la protection des canaux du Canada, faits et établis par l'arrêté du conseil du 26e jour d'octobre 1889, ainsi que les modifications et additions qui y ont été faites, seront appliqués, et ces règles et règlements sont par le présent appliqués au canal Murray, à l'exception de ce qui dans l'espèce se rapporte particulièrement et exclusivement aux autres travaux y dénommés.

Arrêté du conseil, 20 mai 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les péages à imposer et percevoir sur le canal Murray maintenant ouvert à la circulation régulière seront fixés, et les dits péages sont par le présent fixés à un huitième des péages exigés pour le passage des canaux du Saint-Laurent.

Arrêté du conseil, 22 mai 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les dispositions de l'arrêté du conseil du 1er jour de juin 1888, en vertu desquelles les steamers spécialement nolisés pour le transport de partis de plaisance allant et revenant le même jour sur le même steamer, étaient pour cette saison seulement taxés à la moitié des péages ordinaires pour le passage du canal Lachine et de l'écluse de Sainte-Anne, seront continuées, et les dites dispositions sont par le présent continuées en vigueur pour la présente saison de 1890 seulement.

Arrêté du conseil, 30 juin 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les dispositions de l'arrêté du conseil du 22 mars 1890, en vertu desquelles les steamers spécialement nolisés pour le transport de partis de plaisance allant et revenant le même jour sur le même steamer, étaient taxés à la moitié des péages ordinaires pour le passage du canal Lachine et de l'écluse de Sainte-Anne, pour la saison courante, seront étendues, et ces dispositions sont par le présent étendues au canal Welland pour la saison de 1890 seulement, savoir, pour les partis de plaisance allant de Toronto ou Hamilton à Sainte-Catherine et revenant le même jour.

ARRÊTÉ DU CONSEIL.

27 septembre 1890.

Sur mémoire du ministre des chemins de fer et canaux en date du 25 septembre 1890, représentant qu'à la date de 20 août 1890, un arrêté du conseil a été passé à l'effet de défendre l'emploi de chevaux de halage entre l'entrée d'aval du canal Cornwall et l'écluse nº 20 pendant les travaux de l'agrandissement du canal ;

Le ministre, considérant que cette défense entraîne l'emploi de remorqueurs et une augmentation de frais pour les intéressés, recommande, de l'avis du chef administratif du département des chemins de fer et canaux, que tous les remorqueurs employés faisant exclusivement le service de remorquage sur cette section du canal, aient le privilège de passer sans péage soit en remontant soit en descendant le canal entre l'entrée d'aval du canal et l'écluse nº 20 jusqu'à l'achèvement des travaux d'agrandissement de cette section.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

ARRÊTÉ DU CONSEIL.

27e septembre 1890.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, déclarer que le canal Tay, aujourd'hui terminé, fait partie du canal Rideau, et que les règles et règlements pour l'administration, l'entretien, l'usage et la protection des canaux du Canada, faits et établis par l'arrêté du conseil du 26 octobre 1889 (arrêtés du conseil de 1889, chap. 115), ainsi que les modifications et ajoutés, s'appliqueront au dit canal Tay, à l'exception de ce qui dans l'espèce se rapporte spécialement et exclusivement aux travaux autres que la canal Rideau.

Et il a encore plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs conférés par le dit acte, et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, établir les péages suivants, et en autoriser la perception, sur le bras Tay du canal Rideau, aujourd'hui ouvert à la circulation régulière, savoir :

De Perth à Smith's-Falls, 1 section, ou $\frac{1}{3}$ du péage pour le canal Rideau.

De Perth à Kingston, 2 sections, ou $\frac{2}{3}$ du péage pour le canal Rideau.

De Perth au bassin à Ottawa, 2 sections, ou $\frac{2}{3}$ du péage pour le canal Rideau.

De Perth à la rivière Ottawa, 3 sections, ou le plein péage du canal Rideau.

Une partie de section sera traitée comme une section complète pour la perception des péages.

Arrêté du conseil, 31 octobre 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, établir les péages et droits suivants, et en autoriser la perception, pour l'usage de la cale sèche à Bobcaygeon, et des écluses du canal de la Vallée de la Trent, pour l'hiver, ou autres périodes moins longues.

Pour les navires.	Hiver.	Par jour.	Par semaine.
	$	$	$
De plus de 15 tonneaux	30	4	12
De 15 tonneaux ou moins	20	3	10

B. H. TEAKLES,
Premier commis, recettes des canaux,

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
27 février 1891.

RAPPORT.

STATISTIQUE

DES

CHEMINS DE FER DU CANADA

CAPITAL, TRAFIC, ET FRAIS D'EXPLOITATION

1890

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT

OTTAWA:
IMPRIMÉ PAR BROWN CHAMBERLIN, IMPRIMEUR DE SA TRÈS
EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE.
1891.

CHEMIN DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL,

OTTAWA, 20 avril 1891.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre la statistique des chemins de fer du Canada pour l'exercice terminé le 30 juin 1890, introduisant en premier lieu le tableau indiquant le développement des chemins de fer d'année en année depuis l'ouverture de la première ligne en 1837.

Année.	Milles en exploitation.	Nombre de voyageurs transportés.	Tonnes de marchandises transportées.	Recettes.	Frais d'exploitation.
				$	$
1837	16				
1838	16				
1839	16				
1840	16				
1841	16				
1842	16	27,041	7,716	13,650	10,744
1843	16	22,379	7,786	11,850	8,916
1844	16	27,118	12,639	15,254	11,851
1845					
1846					
1847	59				
1848	59				
1849	59				
1850	71				
1851	93				
1852	212				
1853	423				
1854	657				
1855	855				
1856	1,296				
1857	1,428				
1858	1,654				
1859	1,997				
1860	2,087	1,922,227		6,839,409	
1861	2,087				
1862	2,110				
1863	2,110				
1864	2,145				
1865	2,145	2,704,711	2,074,187	11,281,945	7,426,691
1866	2,150	2,920,000	2,260,000	11,496,195	6,575,637
1867	2,258			11,468,277	
1868	2,269			12,116,716	
1869	2,497			12,798,303	
1870	2,497			13,451,289	
1871	2,497			14,485,648	
1872	2,508			15,436,018	
1873	2,638			17,139,876	
1874	2,642			16,286,898	
1875	4,826	5,190,416	5,670,836	19,470,510	15,773,532
1876	5,157	5,544,814	6,331,757	19,358,084	15,802,722
1877	5,574	6,073,233	6,859,796	18,742,053	15,290,091
1878	6,143	6,443,924	7,883,472	20,520,078	16,100,102
1879	6,484	6,523,816	8,348,810	19,925,066	16,188,282
1880	6,891	6,462,948	9,938,858	23,561,447	16,840,705
1881	7,260	6,943,671	12,065,323	27,987,509	20,121,418
1882	7,530	9,352,325	13,575,787	29,027,789	22,390,709
1883	8,726	9,579,948	13,266,255	33,244,586	24,691,667
1884	9,658	9,981,358	13,712,269	33,481,705	25,595,342
1885	10,149	9,672,599	14,659,271	32,227,469	24,015,351
1886	10,697	9,861,024	15,670,460	33,389,382	24,177,582
1887	11,691	10,698,638	16,356,335	38,841,609	27,624,683
1888	12,162	11,416,791	17,172,759	42,159,152	30,652,046
1889	12,628	12,151,105	17,928,626	42,149,615	31,038,045
1890	13,256	12,821,262	20,787,469	46,843,826	32,913,350

Dans le but d'en faciliter la lecture, j'introduis ici le sommaire des tableaux ci-annexés :—

Milles de chemins de fer terminés (lisses posées).....	14,004
Longueur des voies de garage	1,679
Milles de lisses de fer sur la ligne principale.....	665
do d'acier do	13,339
Capital versé (y compris les quatre items suivants)...$	786,447,811
Bonis payés par le gouvernement. ....$	143,330,663
Prêts faits do .....$	21,201,314
Actions souscrites par le gouvernement.....$	300,000
Subventions municipales..... .....$	13,709,624
Milles de chemins de fer en exploitation.....	13,256
Recettes .....$	46,843,826
Frais d'exploitation.....$	32,913,350
Profits nets..... .. ..$	13,930,476
Voyageurs transportés.....	12,821,262
Tonnes de fret transportées.....	20,787,469
Milles parcourus par les trains	41,849,329
Voyageurs tués.....	11
Nombre d'élévateurs.....	30
Passage de niveau, gardés.....	123
do non gardés.....	8,278
Ponts au-dessus de la voie.....	388
Passages de niveau d'autres chemins de fer.....	184
Raccordements avec d'autres chemins de fer.....	271
do des embranchements.....	172
Locomotives, en propriété.....	1,728
do louées.....	43
Wagons-dortoirs et wagons-salons, en propriété.....	62
do do loués	23
Voitures de 1re classe, en propriété.....	773
do do louées.....	33
do 2e classe et d'immigrants, en propriété ..	585
do do do louées	19
Wag. à bagage, wag.-poste et d'express, en propriété.	494
do do do loués.....	31
Wagons à bestiaux et wagons fermés, en propriété....	28,594
do do loués....	3,789
Wagons-plateformes, en propriété.....	13,449
do loués	288
Wagons à houille et wagons à bascule, en propriété..	3,236
do do loués.....	

CAPITAL NOMINAL PAYÉ.

—	Total.	Par mille.
	$	$
Capital des actions ordinaires	238,176,985 67	17,012 64
do privilégiées	100,000,400 39	7,142 89
Dette garantie par obligations	266,885,706 86	19,063 26
Aide du gouvernement fédéral	139,745,690 22	9,981 83
do d'Ontario	5,977,007 52	426 93
do de Québec	10,599,758 12	757 12
do du Nouveau-Brunswick	4,273,373 90	305 24
do de la Nouvelle-Ecosse	1,977,395 87	141 24
do du Manitoba	2,221,250 00	158 66
do de la Colombie-Britannique	37,500 00	2 66
Aide des municipalités	13,709,624 43	979 27
Aide prise sur le capital provenant d'autres sources	2,843,118 87	203 08
Total	786,447,811 85	56,174 82

Prêts du gouvernement et des municipalités, bonis, etc., payés ou promis à des chemins de fer terminés, ou dont la construction est commencée :—

Gouvernement fédéral	$145,445,323 02
do d'Ontario	6,097,007 52
do de Québec	13,177,453 02
do du Nouveau-Brunswick	4,517,346 81
do de la Nouvelle-Ecosse	2,135,995 87
do du Manitoba	2,478,300 00
do de la Colombie-Britannique	37,500 00
Municipalités de l'Ontario	10,344,541 78
do de Québec	4,253,274 00
do du Nouveau-Brunswick	316,500 00
do de la Nouvelle-Ecosse	250,000 00
do du Manitoba	595,600 00
do de la Colombie-Britannique	37,500 00
do des Territoires du Nord-Ouest	35,000 00
Total	$189,721,342 02

ACCIDENTS FATALS.

—	Voyageurs tués.	Employés tués.	Autres tués.	Total tués.
Tombés des wagons ou des locomotives	5	26	4	35
En embarquant ou débarquant des trains en mouv.	4	6	11	21
En préparant les trains	.....	6	.....	6
Attelant les wagons	.....	7	.....	7
Collisions et déraillements	1	13	.....	14
Frappant des ponts	.....	1	.....	1
Marchant ou étant sur la voie	1	16	100	117
Autres causes	.....	8	9	17
Totaux	11	83	124	218

CONCESSIONS de terrains aux chemins de fer construits ou en voie de construction.

Nom des chemins de fer.	Gouvernement.	Acres.	Acres vendus.	Montant réalisé.
				$
Canadien du Pacifique	Fédéral	26,184,000	10,358,974	22,011,177
Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	do	960,000	103,921	441,058
Esquimalt et Nanaïmo	do	1,900,000		
Grand Nord	Québec	92,000		
Grand-Nord-Ouest Central	Fédéral	2,880,000		
Basses-Laurentides	Québec.	357,000		
Manitoba et Nord-Ouest	Fédéral	2,918,400	176,093	496,542
*Houillère et de Navigation du Nord-Ouest	do	1,411,100	87,358	116,404
Ottawa et Vallée de la Gatineau	Québec	450,000		
Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan	Fédéral	2,229,333	128,000	121,600
Québec et Lac Saint-Jean	Québec.	1,720,000	1,720,000	1,204,000
Comtés de l'Ouest	N.-Ecosse	150,000		
Montagne-de-Bois et Qu'Appelle	Fédéral	1,536,000		
Winnipeg et Baie-d'Hudson	do	†		

* Maintenant Compagnie du chemin de fer et de houille d'Alberta.

† 6,400 acres par mille dans le Manitoba et 12,800 dans les Territoires du Nord-Ouest. Distance non spécifiée.

Les renseignements ont de nouveau été retardés, par la faute de diverses petites compagnies qui négligent d'envoyer leurs rapports à temps. Ce mal continuera, sans doute, jusqu'à ce que quelque mesure soit prise pour les faire obéir à la loi.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant général

A. P. BRADLEY, écr, secrétaire.

Département des chemins de fer et canaux.

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer du Canada le 30 juin 1890.

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta.	Ci-devant Cie de houille et de navigation du Nord-Ouest—De Dunmore sur le C.C.P., à l'ouest jusqu'à la houillère à Lethbridge	.....	109·50
Albert-Southern	Hopewell à Herring Cove, N.-B. (12 milles de voie posés)	.....	17·50
Baie des Chaleurs	Métapédia à Paspébiac (60 milles de voie posés, le reste en construction)	.....	100·00
Cie de chemin de fer et de navigation de la Baie de Quinté.	Deseronto, sur la baie de Quinté, lac Ontario, à la jonction de Deseronto, chemin de fer Grand-Tronc.	.....	3·50
Brantford, Waterloo et Lac Erié	Brantford, Ont., à Waterford, Ont	.....	17·00
Bouctouche et Moncton	Moncton, sur l'Intercolonial, à Bouctouche, N.-B.	.....	32·00
Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie	Brockville à Westport	.....	45·00
Canada-Atlantique	Cité d'Ottawa jusqu'à la frontière. Traverse le Saint-Laurent au Coteau sur un pont. Se relie au chemin de fer Grand-Tronc au Coteau et Lacolle	.....	138·40
Canada-Southern	Ligne-mère—De Windsor au Pont Suspendu	226·18	
	Emb. d'Amherstburg—Essex-Centre à Amherstburg	15·70	
	Emb. de Ste-Claire—Jonct. de Ste-Claire à Courtright	62·63	
	Emb. de Fort-Erié—De Fort-Erié à la jonc. de Welland	17·50	
	Emb. d'Erié et Niagara—De Fort-Erié à Niagara	30·60	
	Emb. de Oil Springs—De Oil Springs à Oil City	5·50	
	Sarnia, Chatham et Erié—De Oil City à Petrolea	7·00	
	Leamington et Ste-Claire—Comber à Leamington	13·80	
			378·91
Canada-Eastern	Ci-devant Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick—Gibson à la jonction de Chatham, ch. de fer Interc.	107·00	
	Blackville à Indiantown	9·00	
			116·00
Canadien du Pacifique : Possédé	Ligne-mère—Montréal à Vancouver	2,906·50	
(Ci-devant chemin de fer de la Rive Nord)	do Québec à la jonction de St-Martin	159·80	
	Embranchement—Grandes-Piles à Trois-Rivières	27·50	
	do Jonction de Joliette à St-Félix	16·80	
	do do Berthier à Berthier	2·00	
	do Ste-Thérèse à St-Lin	15·00	
	do do St-Eustache	8·00	
	do Jonction de St-Lin à St-Jérôme	11·00	
	do Stat. de Buckingham au vill. de Buckingham	4·20	
	do Hull à Aylmer	7·50	
	do Jonction de Carleton à Brockville	45·50	
	do Sudbury aux Mines de Cuivre	5·00	
	do do Sault Ste-Marie	182·50	
	do Jonction de Winnipeg à Emerson	64·80	
(Y compris le ch. de fer de colonisa. du Manitoba et du S.-O.)	do Winnipeg à Deloraine	201·60	
	do do à Glenboro'	110·20	
	do Rosenfeld à Gretna	13·70	
	do Winnipeg à Selkirk-Ouest	22·50	
	do do à Stonewall	18·10	
	do Vancouver à Coal Harbour	1·20	
	do New-Westminster à la jonction Nord-Ouest	9·20	
	Total de milles possédés	3,832·60	
Lignes affermees	Atlantique et Nord-Ouest—Mile-End à la jonction de Mattawamkeag, (y compris les anciens chemins de fer International, Waterloo et Magog)	336·10	
	Saint-Laurent et Ottawa— Ottawa à Prescott 51·80; Jonction de la Chaudière à Ottawa 4·70	56·50	
	A reporter	392·60	

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.		Distance. Milles.	Distance. Total.
	Report		392·60	
Canadien du Pacifique—*Suite.* Lignes affermées.	Ontario et Québec—			
	Montréal à Jonction de Toronto	339·00		
	London à Windsor	112·00		
			451·00	
	Credit Valley—			
	Jonction de Toronto à St-Thomas	116·10		
	Jonction de Streetsville à Melville	31·60		
	Cataract à Elora	27·50		
			175·20	
	Toronto, Grey et Bruce—			
	Toronto à Owen-Sound	116·60		
	Orangeville à Teeswater	67·10		
	Glenannan à Wingham	5·00		
			188 70	
	Pacifique d'Ontario-Ouest—Woodstock à London		26·60	
	Jonction de Guelph—			
	Guelph, Ont., à la Jonction de Guelph, sur le chemin de fer de Credit Valley, C.C.P		15·50	
	Jonction de Toronto à Strachan Avenue		3·20	
	Total de milles affermés		1,253·30	
	do possédés		3,832·80	
	do en exploitation			5,085·40
Chemins de fer de l'Etat	Intercolonial—			
	Ligne-mère—Halifax à Lévis	675·00		
	Emb.—Moncton à Saint-Jean	89·00		
	do Truro à Pictou Landing	52·00		
	do Painsec à la Pointe-du-Chêne	11·00		
	do St-Charles à Lévis (*viâ* Chaudière)	25·00		
	do Jonction de Dalhousie à Dalhousie	7·00		
	do Richmond à Dartmouth	4·00		
	do Derby à Indiantown	14·00		
	do Stellarton à Pictou	14·00		
	do Jonct. d'Oxford à la Pointe Brown.	67·50		
	do Joncton de Pugwash à Pugwash	5·00		
			963·50	
	Prolongement-Est—New-Glasgow à Mulgrave		80·00	
	Cap-Breton—			
	Pointe Tupper à Sydney	92·00		
	Jonction de Sydney-Nord à Sydney-Nord	5·25		
	Sydney à la Cie de ch. de fer et de houille Int.	1·25		
			98·50	
	Ile du Prince-Edouard—			
	Ligne-mère—Alberton à Georgetown	147·00		
	Emb.—Mt. Stewart à Souris	38·40		
	do Alberton à Tignish	13·10		
	do Ligne de comté au Cap Traverse	12·10		
			210·60	
				1,355·60
Caraquette	De la jonction de Gloucester, chemin de fer Intercolonial, à 5 milles au sud de la station de Bathurst, en allant vers l'est le long de la Baie des Chaleurs, jusqu'à Shippegan Harbour, N.-B			68·00
Carillon et Grenville	Carillon à Grenville, P.Q., se reliant à chaque extrémité à la Compagnie de Navigation de l'Ottawa. (Largeur de la voie, 5 pieds 6 pouces)			13·00
Ontario-Central	De Pictou, comté de Prince-Edouard, Ont., aux mines de fer de Coe-Hill, Wollaston, comté de Hastings ; se relie au Grand-Tronc à Trenton, au Midland, à 2 milles à l'ouest de Stirling, et à l'Ontario et Québec, dans le township de Rawdon			104·00

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick	De Norton Station, sur le chemin de fer Intercolonial, à Chipman	44·66	
	De Hampton à Quaco (ci-devant chemin de fer de Saint-Martin et Upham)	30·00	
			74·66
Chatham	De la ville de Chatham, N.-B., à la jonction de Chatham, sur le chemin de fer Intercolonial, et se reliant au chemin de fer Northern et Western		11·00
Cobourg, Blairton et Marmora	De la ville de Cobourg à Harwood	15·00	
	De Blairton au chemin de fer Canadien du Pacifique	3·00	
			18·00
Vallée de la Cornwallis	De Kingsport, dans le bassin de Minas, N.-E., à Kentville, sur le chemin de fer de Windsor et Annapolis		14·00
Cie de houille et de chemin de fer de Cumberland (ci-devant Spring-Hills et Parrsboro')	De la jonction de Spring-Hill, chemin de fer Intercolonial, aux mines de Spring-Hill, N.-E., et Parrsboro', sur la baie de Fundy	32 00	
	Embranchement de Spring-Hill, et Oxford des mines de Spring-Hill au village d'Oxford, sur le chemin de fer d'Oxford à New-Glasgow	14·00	
			46·00
Comté de Drummond	De Drummondville, P.Q., à Ball's Wharf, se relie au C.C.P. à Drummondville		35·80
Elgin, Petitcodiac et Havelock	D'Elgin, comté d'Albert, N.-B., à la jonction de Petitcodiac, chemin de fer Intercolonial; de ce dernier endroit à Havelock, comté de King		28·00
Erié et Huron	De Rondeau, lac Erié, Ont., à Sarnia, passant par la ville de Chatham, Ont.; se relie au chemin de fer du Sud du Canada et au Grand-Occidental		75·75
Esquimault et Nanaimo	Victoria à Wellington		78·00
Frédéricton et Cie du pont du ch. de fer de Sainte-Marie	Reliant le chemin de fer Frédéricton, à Frédéricton, au chemin de fer Northern and Western à Ste-Marie		1·33
Grand-Tronc— Division du Grand-Tronc	Ligne-mère—De Port-Edward à la Pointe-Lévis et Island Pond	719·50	
	Montréal à Dorval	10·25	
	Prol. de Sarnia—De Port-Edouard au Gr.-Occidental	3·00	
	Embranchement—De Montréal aux quais	2·00	
	Embranchement de Trois-Rivières—Arthabaska à Doucet's Landing	35·25	
	Embranc. de Kingston—Ligne-mère jusqu'à Kingston	2·25	
	Embranchement de Galt et Waterloo—De Waterloo et Berlin à Galt	14·50	
	Embranchement de London—De Ste-Marie à London	22·00	
	Embr. de Champlain—De St-Lambert à Rouse's-Point, de Montréal à Lachine, St-Isidore à la front. prov.	66·00	
	Union Jacques-Cartier—De Jacques-Cartier à la jonction du chemin de fer Canadien du Pacifique	6·50	
	Chemin de fer du Nord—		
	Ligne-mère—De Toronto à Gravenhurst	111·49	
	Embranc.—Allandale à Collingwood	31·76	
	do Collingwood à Meaford	20·50	
	do Tramway de Flos—Elmvale à Hillsdale	8·28	
	Hamilton et Nord-Ouest—		
	Ligne-mère—De Port-Dover, sur le lac Erié, à Allandale, sur le lac Huron	134·07	
	Embranchement—Beeton à Collingwood	39·83	
Division du Grand-Occidental	Ligne-mère—Des Chutes Niagara à Windsor	229·50	
	Embranc. de Toronto—D'Hamilton à Toronto	38·50	
	do Galt—D'Harrisburg à Guelph	27·18	
	A reporter	1,527·11	

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
	Report	1,527·11	.....
Grand-Tronc—*Suite.*			
Division du Grand-Occidental.	Embranc. de Brant—D'Harrisburg à Brantford	8·00	
	do Sarnia—Komoka à Sarnia	50·75	
	do Petrolea—Wyoming à Petrolea	4·75	
	Ligne auxiliaire—De Fort-Erié à Glencoe	145·50	
	Emb. d'Allanburg—D'Allanburg à la jonct. de Clifton	8·32	
	Welland—De Port-Colborne à Port-Dalhousie, Ont.	25·00	
Affermés et en exploitation	Wellington, Grey et Bruce—Guelph à Southampton et Palmerston à Kincardine	168·35	
	London et Port-Stanley—London à Port-Stanley	23·66	
	London, Huron et Bruce—De Hyde-Park à la jonction Wingham	68·89	
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell—Brantford à la jonction Tilsonburg	34·75	
	NOTE.—Le chemin de fer de la Baie Georgienne et du Lac Erié comprend les anciens chemins de fer de la Baie Georgienne et Wellington, et Port-Dower et Lac Huron, et Stratford et Huron.		
	Buffalo et lac Huron—Goderich à Fort-Erié	162·00	
	Baie Georgienne et lac Erié—Port-Dover à Wiarton	172·75	
	Norfolk-Sud—De Simcoe à Port-Rowan	17·00	
	Jonction de Montréal et Champlain—De Brosseau à Dundee, et de Saint-Martin à Valleyfield	81·25	
	Jonction du Nord et du Pacifique (du ch. de fer du Nord à Gravenhurst jusq. sa jonct. avec le ch. de fer Canadien du Pacifiq. à la Riv. de la Vase, lac Nipissingue)	111·37	
	Simcoe-Nord—De Colwell à Penetanguishene	33·34	
Affermés—Division de Midland	Midland—De Port Hope à Peterboro' et Midland, sur la Baie Georgienne	165·75	
	Toronto et Nipissing (y compris l'ancien chemin de fer de la jonction de Simcoe)	111·50	
	Grande-Jonction—De Belleville à Hastings-Nord et Peterboro'	85·40	
	Whitby et Haliburton (y compris les anciens chemins de fer Victoria et Whitby, Port-Perry et Lindsay)	99·75	
	De la jonction de Madoc et Bridgewater	8·50	
	Peterboro' au quai Chemong	22	
		*	3,122·22
Grand-Occidental	De Dundas, comté d'Huntingdon, Qué., à Lévis, Qué. (en construction, 60 milles)	220·00	
	Embranchement de Saint-Lambert à Rouse's Point (13 milles de voie sont posés)	36·00	
			256·00
Grand-Northern	A partir de Saint-André, sur la rivière Ottawa, jusqu'à Québec; 17 milles construits de Saint-Jérôme à Sainte-Julienne	.....	170·00
Grand Central du Nord-Ouest	Brandon, *viâ* Battleford, aux Montagnes Rocheuses	.....	50·00
Hereford	De la Frontière Internationale à Dudswell, comté de Wolfe, se reliant avec le chemin de fer C.P. à Cookshire, et avec le Québec-Central à Dudswell	48·35	
	Dudswell aux carr. à chaux (Dominion Lime Company)	4·80	
			53·15
Irondale, Bancroft et Ottawa	D'Orillia, Ont., à Ottawa (tracé de Mackinmont à Bancroft, 50 milles). Se reliera au Grand-Tronc et au Northern à Orillia. Aussi au chemin de fer Kingston et Pembroke, et au chemin de fer C.P. à Ottawa. 10 milles de voie posés)	.....	225·00
Joggins	De Maccan Station, Intercolonial, à Prospect-Mine	.....	13·50
Kent Northern	Richibouctou, N.-B., au chemin de fer Intercolonial	.....	27·00
Kingston et Pembroke	Ligne-mère—Kingston à Pembroke	103·00	
	Emb. de Glendon—Bedford à Zanesville	4·00	
	do Jusqu'au mines de Robertsville	1·00	
	A reporter	108·00	

* Y compris divers raccordements, 5·06 milles.

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
	Report	108·00	
Kingston et Pembroke	Emb. de Glendon—Jusq. moulin de Doran, aux usines de charb. de bois, moulin McLaren, mine de Bethune, moul. Lavant, moul. de Clyde Fork et moulin Francis	4·00	112·00
	(Ce ch. de fer se relie au Grand-Tronc, à Kingston, au ch. de fer C. du Pac. au lac Sharbot et à Renfew)	.....	.....
Kingston, Napanee et de l'Ouest.	Ci-devant le Napanee, Tamworth et Québec :—		
	Napanee à Tamworth	28·50	
	Yarker à Harrowsmich	7·00	
	Tamworth à Tweed	20·95	56·45
L'Assomption	De la Station de L'Epiphanie, C.C.P., à L'Assomption	.....	3·00
Lac Erié, Essex et Rivière Détroit	De Walkerville, Ont., sur le G.-T., à Leamington, sur le chemin de fer Canada-Southern	.....	38·00
Chemin de fer de Colonisation du Lac Témiskamingue.	De Mattawa à la tête du lac Kippewa	.....	15·50
Basses-Laurentides (ci-devant Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay)	De Saint-Tite, sur le chemin de fer du Pacifique, à la Rivière à Pierre, sur le chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean (22 milles de voie posés)	.....	42·75
Manitoba et Nord-Ouest	Du Portage-la-Prairie à Saltcoats	205·79	
	Embranchement de la Rivière aux Coquilles	11·45	
	Affermé—Saskatchewan et Western—De Minnedosa à Rapid City	15·47	232·71
Vallée du Massawippi	De Lennoxville à la frontière du Vermont, où il se relie aux chemins de fer des Rivières Connecticut et Passumpsic. Il se relie aussi aux chemins de fer Grand-Tronc et P. C. à Lennoxville	32·00	
	Embranch.—De la jonction de Stanstead à Stanstead.	2·00	34·00
*Montréal et Sorel	De sa jonction avec le Grand-Tronc à Saint-Lambert à Armstrong, sur la riv. Richelieu, vis-à-vis Sorel	.....	44·67
Montréal et Lac Maskinongé	De Saint-Félix à Saint-Gabriel de Brandon, Québec	.....	12·75
Montréal et Jonction du Vermont	De sa jonction avec le ch. de fer Stanstead, Shefford et Chambly, à 2½ milles à l'est de Saint-Jean, P.Q., à son raccord. av. le ch. de fer Vermont et Canada à la frontière du Vermont. Il se relie aussi à Stanbridge avec le ch. de fer de Jonct. du lac Champlain et du St-Laurent	.....	23·00
Montréal et de l'Ouest	De Saint-Jérôme, sur le C. P., vers le sud-ouest (30 milles sous construction)	.....	67·00
Montréal et Ottawa	Jonction de Vaudreuil, ch. de fer du G.-T., à Rigaud.	.....	16·50
Nouveau-Brunswick	De Gibson (vis-à-vis Frédéricton, sur la rivière Saint-Jean, N.-B.) à Edmundston	164·00	
	Embranch.—De la jonction de Newbury à Woodstock	6·00	
	do Aroostock à la frontière du Maine	4·00	
	Lignes affermées		174·00
	Nouveau-Brunswick et Canada—Woodstock à Saint-Stephen et Saint-André	127·00	
	Saint-Jean et Maine—Carleton à Sainte-Croix et Vanceboro'	92·00	
	Frédéricton—De la jonction de Frédéricton à la cité de Frédéricton	22·50	241·50
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	De la station de Sackville, chemin de fer Intercolonial, au Cap Tourmentin	.....	36·00
Pacifique-Nord et Manitoba	Winnipeg à la frontière internationale	65·30	
	Jonction du Portage au Portage la Prairie	52·50	
	Morris à Brandon	145·50	263·30

* Affermé au Grand-Northern.

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Nosbonsing et Nipissing	De Nosbonsing, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, au lac Nipissingue		5·50
Central, Nouvelle-Ecosse	De Middleton, sur le ch. de fer Windsor et Annapolis, à la ville de Lunenburg, sur la côte de l'Atlantique, N.-E		74·00
Ottawa et Vallée de la Gatineau	De la station du Pacifique Canadien à Hull, Québec, à Wakefield		19·50
Pontiac et Renfrew	De la stat. de Wyman, sur le ch. de fer de jonct. de Pontiac du Pac. aux mines de Bristol, Cté de Pontiac, Q.		4·25
Jonction de Pontiac du Pacifique	De sa jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique à Aylmer, Qué, à Pembroke, Ont. (Les lisses ne sont posées que s. 71 milles à p. d'Aylmer.)		85·00
Port-Arthur, Duluth Ouest	Port-Arthur à la frontière Internationale (Se relie au C. P. à Port-Arthur et au Fort-William ; 20 milles de voies posés.)		84·66
Qu'Appelle, Lac Long et Saskatkatchewan	Du ch. de fer C. du Pac. à Régina, en allant vers le nord-ouest jusq. Prince-Albert (164·5 milles de voie posés.)		247·19
Québec et Lac Saint-Jean	Québec à Roberval	186·00	
	Chambord à Chicoutimi	5·00	
			191·00
	De sa jonction avec le ch. de fer de la Rive-Nord, 4 milles de Québec, à Roberval, Lac Saint-Jean, 195 milles terminés, 177 milles en exploitation		
	Embranchements non construits—		
	De Saint-Gabriel à la Rivière aux Pins	10·00	
	Rivière à Pierre à La Tuque	45·00	
	Chambord à Chicoutimi	70·00	
			125·00
Québec-Central	Ligne-mère—De Sherbrooke à la jonction d'Harlaka, ch. de fer Intercolonial, 5 milles de Lévis, Qué	137·50	
	Emb. Chaudière—Jonct. de la Beauce à St-François	15·00	
	Emb. Angus—D'Angus-Est aux moulins d'Angus	1·00	
			153·50
	(Se relie au Grand-Tronc, au Passumpsic et au Pacifique Canadien à Sherbrooke.)		
Québec, Montmorency et Charlevoix	De Hedleyville, paroisse de St-Roch, Qué., à Ste-Anne		20·50
Stanstead, Shefford et Chambly	De sa jonct. avec le ch. de fer de jonct. de Montréal et du Vermont, près St-Jean, Qué., à l'est vers Waterloo. (Se relie au chemin de fer du Sud-Est et à celui de la jonction de Champlain et du Saint-Laurent)		43·00
Ligne de la Rive *(Shore Line)* (ci-devant Grand Sud)	De Saint-Jean à Saint-Stephen, N.-B		82·50
Vallée de Stewiacke et Lansdowne	Du Garage Graham, chemin de fer Intercolonial, à la Stewiacke sup., et de là à Lansdowne (12 milles en construction)		37·00
Sud-Est	Ligne-mère—De Farnham-Ouest à la frontière	44·00	
	Division Nord—De la jonction de Sutton à Sorel	96·00	
	Embranchement—Drummondville à L'Avenir	12·00	
	Lignes affermées—		
	Montréal, Portland et Boston—Longueuil et Saint-Lambert à Farnham	36·00	
	Embranchement—Marieville à Saint-Césaire	9·00	
	Jonction du Lac Champlain et Saint-Laurent—Stanbridge à Saint-Guillaume	63·00	
			260·00
	(Se relie aux ch. de fer Connecticut et Passumpsic Grand-Tronc, et Stanstead, Shefford et Chambly)		
Sainte-Catherine et Niagara Central	De Sainte-Catherine, Ont., aux Chutes Niagara		12·35
Prolongement de chemin de fer et pont de Saint-Jean	Se trouve dans les limites de la cité de Portland, N.-B., et relie l'Intercolonial aux chemins de fer du Nouveau-Brunswick		1 7

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc. *Fin.*

Nom de chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Vallée de la Saint-Jean et Rivière du-Loup	De Frédéricton, N.-B., à Woodstock, N.-B. (7 milles en voie de construction)	.....	65·00
Salisbury et Harvey	Ci-devant chemin de fer Albert—		
	Salisbury à Albert	45·00	
	Embranchement aux moulins	2·00	
	Hillsboro' jusqu'à l'île Gray	1·00	
	Albert à Prescott	1·00	
	Harvey à Albert	3·00	
			52·00
Compagnie du Tunnel Ste-Claire.	D'un point sur le ch. de f. G.-T dans la ville de Sarnia jusq. un point de la jonction de Chicago et du G.-T. à Port Huron, E.-U.A.	.....	2·95
St-Louis, Richibouctou et Bouctouche	Richibouctou à Bouctouche—(Terminé de Richibouctou à Saint-Louis, 7 milles)	.....	.....
Mille-Iles	Gananoque à la station de Gananoque, ch. de fer G.-T.	.....	4·08
Témiscouata	De la Rivière-du-Loup, Qué., sur l'Intercolonial, à Edmundston, N.-B., sur le chemin de fer du N.-B.	.....	81·00
Vallée de la Tobique	De Perth Centre sur le ch. de fer C.P., à Red Rapids (6 milles de rails posés.)	.....	14·00
Comtés de l'Ouest	De Yarmouth à Digby, N.-B.	.....	67·00
Windsor et Annapolis	De Windsor à Annapolis, N.-E.	84·00	
Ligne affermée	Embranch. de Windsor—De Windsor à la jonction de Windsor, ch. de fer Intercolon., 14 milles d'Halifax.	32·00	
			116·00
Montagne-de-Bois et Qu'Appelle.	Du chemin de fer Canadien du Pacifique, près de la station de Qu'Appelle, à Fort-Qu'Appelle; de là vers le nord-ouest (17 milles en voie de construction)	.....	110·00
Winnipeg et Baie-d'Hudson	De Winnipeg à Port-Nelson, sur la Baie-d'Hudson. (40 milles construits, de Winnipeg à Saint-Laurent, sur le lac Manitoba.)	.....	650·00

No 1.—Tableau sommaire du capital pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Numéros	Nom du chemin de fer	Longueur de la ligne: Complétée (lignes posées)	En construction	Capital, actions ordinaires: Autorisé	Souscrit	Versé	Capital, actions privilégiées: Autorisé	Souscrit	Versé
		Milles.	Milles.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Cie de chemin de fer et de houillères Alberta	109 50		730,000 00	730,000 00	730,000 00			
2	Albert-Southern	12 00	5 50	150,000 00	150,000 00	125,920 00			
3	Baie des Chaleurs	60 00	40 00	1,000,000 00	300,000 00	30,000 00			
4	Cie de ch. de fer et de navigation de la Baie de Quinté	3 50		500,000 00	100,000 00	75,000 00			
5	Brantford, Waterloo et Lac Erié	17 00		250,000 00	107,000 00	17,000 00			
6	Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie	45 00			1,185,000 00	1,185,000 00			
7	Bouctouche et Moncton	32 00		250,000 00	250,000 00	250,000 00			
8	Canada-Atlantique	138 00		2,000,000 00	2,000,000 00	2,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00
9	Canada-Eastern	116 00		1,000,000 00	500,000 00	500,000 00			
10	Canada-Southern	378 91		15,000,000 00	15,000,000 00	15,000,000 00			
11	Chemins de fer de l'État	1,362 00							
	Intercolonial	963 50							
	Prolongement-Est	80 00							
	Cap Breton	98 50							
	Ile du Prince-Edouard	210 00							
12	Canadien du Pacifique	3,115 30	5,086 10	65,000,000 00	65,000,000 00	65,000,000 00			
	Atlantique et Nord-Ouest	336 10		1,000,000 00	180,000 00	176,000 00	3,240,000 00	3,240,000 00	3,240,000 00
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	211 20		1,000,000 00	700,000 00	700,000 00			
	Rive-Nord	206 10		1,000,000 00	1,000,000 00	500,000 00			
	Saint-Laurent et Ottawa	56 50		2,710,0[illegible]			789,909 20	789,909 20	789,909 20
	Toronto, Grey et Bruce	188 70		1,000,000 00	818,800 00	785,100 00			
	Ontario et Québec	151 50		2,000,000 00	2,000,000 00	2,000,000 00			
	Credit-Valley	175 20							
	Pacifique d'Ontario-Ouest	26 60		500,000 00	210,000 00	21,000 00			
	Jonction de Guelph	15 00		30,000 00	10,000 00	1,000 00			
	Jonction de Toronto à Strachan Avenue	3 20							
	Montréal à Ottawa (div. de ch. de fer Q.M.O. et O.)								
13	Caraquette	68 00		350,000 00	350,000 00	350,000 00			
14	Carillon et Grenville	13 00		200,000 00	100,000 00	100,000 00			
15	Ontario-Central	104 00		450,000 00	450,000 00	450,000 00	300,000 00	300,000 00	300,000 00
16	Central du Nouveau-Brunswick	71 66		900,000 00	900,000 00	900,000 00			
17	Chatham	11 00							
18	Cobourg, Blairton et Marmora			1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00			
19	Vallée de Cornwallis	11 00		50,000 00	30,000 00	20,000 00			
20	Cie de chemin de fer et des houillères de Cumberland	32 00	11 00	1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00			
21	Comté de Drummond	30 50		670,000 00	540,000 00	100,000 00			
22	Elgin, Petitcodiac et Havelock	28 00		200,000 00	165,250 00	165,250 00			
23	Erié et Huron	75 75		110,000 00	105,500 00	105,500 00			
24	Esquimalt et Nanaïmo	78 00		3,000,000 00	1,500,000 00	1,200,000 00			
25	Cie de pont de ch. de fer de Fredericton et Sainte-Marie	1 33		400,000 00	200,000 00	20,000 00			
26	Grand-Tronc	[illegible]							
	Baie Georgienne et Lac Erié	173 75			483,250 00	483,250 00			
	Montréal et Jonction de Champlain	81 25			270,000 00	270,000 00			
	Grand-Occidental	537 72							
	London et Port Stanley	23 81			441,500 00	441,500 00			
	Wellington, Grey et Bruce	168 00			221,200 00	221,200 00			
	London, Huron et Bruce	68 80			22,210 00	22,210 00			
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34 73			30,000 00	30,000 00			
	Midland	173 97			1,381,311 84	1,381,311 84			
	Toronto et Nipissingue	111 50							
	Grande-Jonction	85 40							
	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46 50							
	Victoria	53 25							
	Nord	205 37							
	Nord et Jonction du Pacifique	111 37		200,000 00	25,000 00	25,000 00			
	Hamilton et Nord-Ouest	173 00							
	Norfolk-Sud	17 00		200,000 00	20,000 00	20,000 00			
	Jonction de Madoc à Bridgewater	8 60							
	Union Jacques-Cartier	6 50		200,000 00	200,000 00	20,000 00			
27	Grand-Oriental	13 00	57 67	1,150,000 00	1,150,000 00	1,150,000 00			
	Montréal et Sorel	44 67							
28	Grand-Nord	18 00		750,000 00	750,000 00	750,000 00			
29	Grand-Nord-Ouest Central	50 00		2,000,000 00	178,000 00 / 500,000 00	160,000 00 / 500,000 00			
30	Hereford	53 50		800,000 00	800,000 00	800,000 00			
31	Irondale, Bancroft et Ottawa	10 00	40 00	9,000,000 00	53,700 00	53,700 00			
32	Joggins	13 50		350,000 00	320,000 00	270,000 00			
33	Kent Northern	34 00		100,000 00	80,000 00				
34	Kingston et Pembroke	112 75		5,000,000 00	4,485,000 00	4,408,800 00			
35	Kingston, Napanee et Western	56 50		750,000 00	44,500 00	44,500 00			
36	L'Assomption	3 00		12,000 00	10,000 00	10,000 00			
37	Lac Erié, Essex et Rivière Détroit	38 00		1,000,000 00	200,000 00	20,000 00			
38	Colonisation du Lac Temiskamingue	15 50		100,000 00	50,000 00	12,500 00			
39	Basses-Laurentides	29 00	41 00	1,500,000 00	500,000 00	110,000 00			
40	Manitoba et Nord-Ouest	217 21	232 71	12,000,000 00	12,000,000 00	5,412,500 00		415,000 00	415,000 00
	Saskatchewan et Ouest	15 47			232,500 00	232,500 00		77,500 00	77,500 00
41	Vallée de la Massawippi	31 00		735,000 00	735,000 00	735,000 00			
42	Montréal et Lac Maskinongé	13 00		100,000 00	25,000 00	25,000 00			
43	Montréal et Ottawa	16 50		1,000,000 00	227,200 00	22,500 00			
44	Montréal et Jonction du Vermont	23 00							
45	Montréal et de l'Ouest		30 00	10,000,000 00	300,000 00	5,000 00			
46	Nouveau-Brunswick	171 00	415 50	3,000,000 00	3,000,000 00	3,000,000 00			
	Nouveau-Brunswick et Canada	127 00		2,200,000 00	1,178,000 00	1,178,000 00	610,000 00	610,000 00	610,000 00
	Saint-Jean et Maine	92 00		2,676,000 60	2,054,153 41	2,054,153 41			
	Fredericton	22 50		500,000 00	500,000 00	318,200 00			
47	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard		36 00	500,000 00	212,850 00	212,850 00			
48	Pacifique Nord et Manitoba	263 30		1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00			
49	Nosbonsing et Nipissingue	5 50		250,000 00	250,000 00	205,000 00			
50	Central de la Nouvelle-Ecosse	74 00		1,000,000 00			1,000,000 00	1,000,000 00	700,000 00
51	Ottawa et Vallée de la Gatineau		21 00	1,000,000 00	1,000,000 00	40,000 00			
52	Pontiac et Renfrew	1 25		250,000 00	100,000 00	30,000 00			
53	Port Arthur, Duluth et Western	20 00	61 00	1,200,000 00	249,000 00	24,000 00			
54	Pontiac et Jonction du Pacifique	71 00	14 00	3,000,000 00	300,000 00	300,000 00			
55	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	164 50	82 60	2,000,000 00	210,000 00	210,000 00			
56	Québec et Lac Saint-Jean	191 00		6,000,000 00	3,800,000 00	3,800,000 00			
57	Québec-Central	163 50		3,039,930 00	3,039,930 00	3,039,930 00			
58	Québec, Montmorency et Charlevoix	20 50		1,500,000 00	174,180 00	174,180 00			
59	Salisbury et Harvey	62 00							
60	Ligne riveraine	82 50			125,388 00	125,388 00			
61	Stanstead, Shefford et Chambly	43 00		600,000 00	600,000 00	193,000 00			
62	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12 35		300,000 00	100,000 00	68,000 00			
63	Cie du Tunnel de Sainte-Claire		2 25	700,000 00	70,000 00	70,000 00			
64	Pont de Saint-Jean et prolongement de chemin de fer	1 75		200,000 00	200,000 00	10,827 13			
65	Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup		7 00	400,000 00	100,000 00	25,000 00			
66	Sud-Est		260 00						
	Montréal, Portland et Boston	152 00		4,000,000 00	2,012,500 00	2,012,500 00			
	Lac Champlain et Jonction de St-Laurent	45 00 / 63 00		600,000 00	186,600 00 / 600,000 00	186,600 00 / 600,000 00			
67	Vallée de Stewiacke et Lansdowne		12 00	100,000 00	81,340 00	8,134 00			
68	Témiscouata	81 00		1,000,000 00	800,000 00	791,000 00			
69	Mille-Iles	4 08		250,000 00	60,000 00	60,000 00			
70	Vallée de Tobique	6 00	11 00	40,000 00	20,800 00	200 00			
71	Comtés de l'Ouest	67 00	20 00	1,000,000 00	400,800 00	400,800 00			
72	Windsor et Annapolis	84 00 / 116 00		489,100 00	489,100 00	489,100 00	1,073,100 00	1,068,130 00	1,068,130 00
	Embranchement de Windsor	32 00							
73	Winnipeg et Baie-d'Hudson	40 00		15,000,000 00	1,250,000 00	285,793 00			
74	Montagne de Bois et Qu'Appelle		16 00	2,000,000 00	201,000 00	20,100 00			
		14,004 13	420 71			238,176,395 67			[illegible]

ÉTAT SOMMAIRE.

N° 2.—PARTICULARITÉS de construction, etc.,

Numero.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Complétée. (Lisses posées.)	Longueur de la ligne. En voie de construction.	Longueur de la ligne. Lisses de fer.	Longueur de la ligne. Lisses d'acier.	Longueur des voies de service.	Poids par verge. Lisses de fer.	Poids par verge. Lisses d'acier.
							Lbs.	Lbs.
1	*Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta.	109·50	.....	.....	109·50	4·70	.....	28 & 30
2	Albert-Sud	12·00	5·50	.....	12·00	1·00	.....	56
3	Baie des Chaleurs	60·00	40·00	.....	60·00	.....	.....	56
4	Cie de navigation de la Baie de Quinté	3·50	.....	.....	3·50	.....	.....	50
5	Brantford, Waterloo et Lac Erié	17·00	.....	.....	17·00	·66	.....	56
6	Brockville, Westport et Sault Ste-Marie	45·00	.....	.....	45·00	1·80	.....	56
7	Bouctouche et Moncton	32·00	.....	.....	32·00	3·25	.....	56
8	Canada-Atlantique	138·00	.....	.....	138·00	40·00	.....	56
9	†Canada Eastern	116·00	.....	.....	116·00	5·00	.....	56½ & 61
10	Canada Southern	378·91	.....	32·12	346·79	139·35	.....	60 65 80
11	Chemins de fer du gouvern. canadien—	1352·60	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Intercolonial 963·50	.....	.....	.....	963·50	143·25	.....	56 57¼ 67
	Prolongement-Est 80·00	.....	.....	.....	80·00	4·33	.....	56
	Ile du Prince-Edouard 210 60	.....	.....	136·91	73·69	15·71	40	50 & 52
	Cap-Breton 98·50	.....	.....	.....	98·50	.....	.....	56
12	Canadien du Pacifique 3415·30							
	Atlantique et Nord-Ouest 336·10							
	Colonisation, Sud-Ouest du Manitoba 211·20							
	Rive-Nord 206·10							
	Saint-Laurent et Ottawa 56·50							
	Toronto, Grey et Bruce 188·70	5085·40	.....	8·70	5076·70	488·30	.....	56 57 60 70 72
	Ontario et Québec 451 50							
	Credit-Valley 175·20							
	Pacifique d'Ontario-Ouest 26·60							
	Jonction de Guelph 15·00							
	Jonct. de Toronto à Strachan Avenue 3·20							
13	Caraquet	68 00	.....	.....	68·00	3·25	.....	50
14	Carillon et Grenville	13 00	.....	13·00	.....	·25	65	.....
15	Ontario-Central	104·00	.....	.....	104·00	11·00	.....	42 & 56
16	Central du Nouveau-Brunswick	74·66	.....	.....	74·66	2·25	.....	44⅔ 52 56
17	Chatham	11·00	.....	.....	11·00	1·00	.....	56½ & 60
18	Vallée de la Cornwallis	14·00	.....	.....	14·00	1·00	.....	56
19	Cie de ch. de fer et houille de Cumberland.	32·00	14·00	.....	32·00	10·00	.....	56 & 67
20	Comté de Drummond	36·30	.....	·50	35·80	2·00	.....	56 & 60
21	Elgin, Petitcodiac et Havelock	28·00	.....	.....	28·00	.....	.....	42 52 56
22	Erié et Huron	75·75	.....	1·75	74·00	4·90	.....	54 & 56
23	Esquimalt et Nanaïmo	78·00	.....	.....	78·00	2·02	.....	50 & 54
24	Cie de chemin de fer et de pont de Frédéricton et Sainte-Marie	1·33	.....	.....	1·33	·11	.....	60
25	Grand-Tronc 879·59							
	Buffalo et Lac-Huron 162·00							
	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erié 172·75							
	Jn. de Montr. et Champlain 81·25							
	Great-Western 537·72							
	London et Port-Stanley 23·84							
	Wellington, Grey et Bruce 168·09							
	London, Huron et Bruce 68·89							
	A reporter	7885·95	59·50	192·98	7692·97	885·13	.....	.....

*Ci-devant Cie de houille et de navig. du Nord-Ouest. †Ci-devant Nord et Ouest du Nouv.-Brunswick.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Nombre de traverses par mille.	Attaches des lisses.	Nombre d'élévateurs.	Nombre de passages à niveau. Gardés.	Nombre de passages à niveau. Non gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements de chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.
						Pieds.							
2112	Boulons et éclisses	..	....	4	....	.....	...	1	....	1433	52	3·0	1
2640	Eclisses	..	....	11	....	.....	....	2	....	955	120	4·8½	2
2600	do	..	....	..	1	22	....	1	....	717	67	4·8½	3
3000	do	..	....	11	....	.....	....	1	....	400	90	4·8½	4
2700		..	....	18	1	20	....	1	....	955	39·60	4·8½	5
2640	Joint Fisher	..	....	....	....	.....	...	2	....	717	58	4·8½	6
2640	Eclisses	..	....	18	....	.....	1	1	....	955	73·33	4·8½	7
2816	Joint Fisher	..	6	....	3	.....	6	4	....	2865	40	4·8½	8
2640	do et cornières	..	1	25	....	.....	1	5	1	955	80	4·8½	9
2800		..	3	373	16	19	17	16	6	913	75	4·8½	10
...		..	....	....	....	.....	....	....	....	.....	.....	....	11
2640	Eclisses et cornières	..	9	429	29	18–35	6	22	17	694	65	4·8½	
2640	Eclisses	..	....	60	9	20	....	1	....	955	79½	4·8½	
2640	do	..	....	956	2	17¼	....	...	....	396	90	3·6	
2640	do	..	....	54	1	17	....	1	....	955	78	4·8½	
2640	Cornières et éclisses	6	22	2083	70	20–22·10	43	55	36	500	*237·6	4·8½	12
2600	Eclisses	..	...	....	....	.....	...	1	....	1000	60	4·8½	13
1760	Coussinets	..	1	8	1	17	....	....	....	1910	100	5·6	14
2640	Eclisses et boulons	..	....	94	...	.....	4	4	....	955	105	4·8½	15
2640	do	..	....	40	....	.....	....	2	....	955	74	4·8½	16
2640	do	..	....	5	...	.....	....	2	...	955	52·80	4·8½	17
2600	do et boulons taraudés	..	...	21	...	.....	...	1	..	955	74·80	4·8½	18
2600	do do	..	...	13	....	.....	....	1	....	820	160	4·8½	19
2640	Eclisses et cornières	..	....	20	3	.....	....	1	1	717	150·80	4·8½	20
2000	Eclisses	..	....	....	....	.....	1	1	....	717	100	4·8½	21
2240 à 2816	do	..	....	108	....	.....	4	5	....	661	52	4·8½	22
2992	Eclisses, cornières et boulons	..	....	15	2	23	....	....	....	573	80	4·8½	23
2564	Eclisses et cornières	..	....	....	....	.....	....	2	....	.....	50	4·8½	24
....	.....	6	42	4366	138	.....	83	133	61	....	.....	....	

* Temporaire.

N° 2.—PARTICULARITÉS

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Complétées. (Lisses posées.)	En voie de construction.	Lisses en fer.	Lisses d'acier.	Longueur des voies de service.	Poids par verge. Lisses de fer.	Lisses d'acier.
							Lbs.	Lbs.
	Report	7885·95	59·50	192·98	7692·97	885·13	.....	.....
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell 34·73; Midland 173·97; Toronto et Nipissing 111·50; Grande Jonction 85·40; Whitby, Port-Perry et Lindsay 46·50; Victoria 53·25; Nord 205·37; Nord et Jonction du Pacifique 111·27; Hamilton et Nord-Ouest 173·90; Norfolk-Sud 17·00; Union Jacques-Cartier 6·50; Jonc. de Madoc et Br'gewater 8·60	3122·22	.....	210·00	2912·22	590·00	56	56 to 79
26	Grand-Oriental 13·00; Montréal et Sorel 44·67	57·67	.....	13·00	44·67	3·33	.....	56
27	Grand-Nord	18·00	.....	.....	18·00	.....	.....	56
28	Grand Central du Nord-Ouest	50·00	.....	.....	50·00	.....	.....	56
29	Hereford	53·50	.....	.....	53·50	5·00	.....	56
30	Irondale, Bancroft et Ottawa	10·00	40·00	.....	10·00	·25	.....	56
31	Joggins	13·50	.....	.....	13·50	1·00	.....	56
32	Kent-Northern	34·00	.....	3·50	30·50	3·00	67	56
33	Kingston et Pembroke	112·75	.....	9·75	103·00	21·00	.....	56
34	Kingston, Napanee et Ouest	56·50	.....	.....	56·50	4·00	.....	56
35	L'Assomption	3·00	.....	.....	3·00	·25	.....	56
36	Lac Erié, Essex et Riv. Détroit	38·00	.....	.....	*38·00	.....	.....	56
37	Cie de chemin de fer de Colonisation du Lac Témiscamingue	15·50	.....	.....	15·50	.....	.....	16
38	Basses Laurentides	29·00	44·00	.....	29·00	1·50	.....	56
39	Manitoba et Nord-Ouest 217·24; Saskatchewan et Ouest 15·47	232·71	.....	.....	232·71	19·39	.....	56
40	Vallée de Massawippi	34·00	.....	.....	34·00	.....	.....	50
41	Montréal et Lac Maskinongé	13·00	.....	.....	13·00	·50	.....	56
42	Montréal et Ottawa	16·50	.....	.....	16·50	·38	.....	56
43	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	.....	.....	23·60	2·00	.....	60 & 72
44	Montréal et Ouest	.....	30·00	.....	.....	.....	.....	.....
45	Nouveau-Brunswick 174·00; Nouv.-Brunswick et Canada 127·00; Saint-Jean et Maine 92·00; Frédéricton 22·50	415·50	.....	.....	415·50	36·50	.....	52
46	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Ed.	36·00	.....	.....	36·00	1·50	.....	56
47	Nord du Pacifique et Manitoba	263·30	.....	.....	263·30	13·70	.....	56
48	Nosbonsing et Nipissing	5·50	.....	.....	5·50	1·25	.....	56
49	Central de la Nouvelle-Ecosse	74·00	.....	.....	74·00	4·00	.....	56
50	Ottawa et Vallée de la Gatineau	.....	20·00	.....	.....	.....	.....	.....
51	Pontiac et Renfrew	4·25	.....	.....	4·25	·66	.....	56
52	Pontiac et Jonction du Pacifique	71·00	14·00	.....	71·00	2·00	.....	56
53	Port-Arthur, Duluth et Ouest	20·00	64·66	.....	20·00	1·00	.....	56
54	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan	164·50	82·60	.....	164·50	4·00	.....	56
55	Québec et Lac Saint-Jean	191·00	.....	.....	191·00	10·00	.....	56 & 60
56	Québec-Central	153·50	.....	.....	153·50	9·25	.....	56
57	Québec, Montmorenci et Charlevoix	20·50	.....	.....	20·50	1·50	.....	56
58	*Salisbury et Harvey	52·00	.....	47·00	5·00	.....	56	56
	A reporter	13290·45	354·76	476·23	12814·22	1622·09	.....	.....

* Ci-devant Albert.

de construction, etc.—*Suite.*

Nombre de traverses par mille.	Attaches des lisses, etc.	Nombre d'élévateurs.	Nombre de passages à niveau. Gardés.	Nombre de passages à niveau. Non gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.
						Pieds.							
...	...	6	42	4366	138	...	83	133	61	...	...	...	..
2640	Eclisses et cornières	12	76	2635	222	15·6-28·4	63	60	80	1100	105·6	4·8½	25
2640	Eclisses et barres à cornières	..	....	18	....	...	2	5	....	2282	53·00	4·8½	26
2640	do	..	....	....	....	...	....	1	....	1273	52·80	4·8½	27
	...	..	....	....	....	...	....	....	....	....	....	....	28
2640	Eclisses	..	..	19	2	22	2	2	....	955	66	4·8½	29
2640	do	..	....	3	....	...	..	1	....	1000	60	4·8½	30
3000	do	..	....	4	....	...	1	1	2	955	79	4·8½	31
2432	do	..	....	5	....	...	....	1	....	1000	....	4·8½	32
2640	do et cornières	..	....	54	4	16 to 21½	4	4	13	955	79	4·8½	33
3000	do do	..	....	36	...	...	....	3	....	882	88	4·8½	34
2500	Eclisses	..	...	1	...	...	....	1	....	955	20	4·8½	35
2600	Barres à cornières de 24 pcs	..	1	43	1	19·6	4	3	....	1433	60	4·8½	36
...	...	..	....	....	....	...	....	....	....	...	....	3·0	37
2640	Eclisses	..	....	7	....	...	....	....	1	917	105·6	4·8½	38
2700	do et barres à cornières	..	...	160	....	...	....	2	2	955	105·60	4·8½	39
2800	do	..	1	19	1	19	1	....	....	955	76	4·8½	40
2640	do	..	....	9	....	...	....	..	....	955	52	4·8½	41
2640	Barres à cornières	..	....	8	....	...	1	1	...	1146	39·50	4·8½	42
2640	Eclisses et boulons	..	...	51	1	17·5	....	2	...	....	52	4·8½	43
...	...	..	...	....	...	...	...	....	....	...	....	....	44
2640	Eclisses	..	....	158	3	18	1	5	5	540	85	4·8½	45
2400	do	..	....	26	....	...	...	1	....	1000	66	4·8½	46
2640	do et barres à cornières	12	...	175	....	...	4	1	2	573	63	4·8½	47
2600	do	..	....	1	....	...	1	....	..	955	132	4·8½	48
2640	Barres à cornières	..	....	....	1	23	....	1	....	955	80	4·8½	49
...	...	..	....	....	....	...	....	1	....	...	....	....	50
2640	Eclisses et boulons	..	....	....	....	...	..	....	..	...	2	4·8½	51
2640	Eclisses à cornières	..	..	....	....	...	....	1	...	1433	52·80	4·8½	52
2640	Eclisses	..	....	....	....	...	2	1	....	955	66	4·8½	53
2600	Eclisses et barres à cornières	..	....	7	....	...	....	1	....	1146	65	4·8½	54
2640	Eclisses	..	....	26	3	...	....	2	...	955	105	4·8½	55
2640	do	..	..	26	....	...	2	5	1	630	76	4·8½	56
2640	Eclisses en acier unis	..	1	5	1	22	....	....	....	1433	52·80	4·8½	57
250	Eclisses	..	....	4	...	...	....	3	....	...	80	4·8½	58
..	...	30	121	7866	377	...	171	242	167	....	..	....	..

N° 2.—PARTICULARITÉS

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Complétée. (Lisses posées.)	En voie de construction.	Lisses de fer.	Lisses d'acier.	Longueur des voies de service.	Poids par verge. Lisses de fer.	Lisses d'acier.
							Lbs.	Lbs.
	Report	13290·45	354·76	476·23	12814·22	1622·09	.....	.....
59	Ligne Riveraine	82·50	.....	.....	82·50	2·50	.....	50
60	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	.....	29·00	14·00	5·50	.....	60
61	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12·35	.....	.....	12·35	·55	.....	56
62	Cie du Tunnel de Saint-Clair	.....	2·95	.....	.....	.....	.....	.....
63	Pont de Saint-Jean et prolongement de chemin de fer	1·75	.....	.....	1·75	.....	.....	60
64	Vallée de la St-Jean et Rivière-du-Loup	.....	7·00	....	.....	.....	.....	.....
65	Sud-Est 152·00; Montréal, Portland et Boston. 45·00; Saint-Laurent et jonction du Lac Champlain 63·00	260·00	.....	71·80	188·20	33·00	34 & 52	56 & 60
66	Vallée de la Stewiacke et Lansdown	.....	12·00	.....	.....	.....	.....	.....
67	Témiscouata	81·00	.....	.....	81·00	4·00	.....	56
68	Mille-Iles	4·08	.....	.....	4·08	1·00	.....	56
69	Vallée de la Tobique	6·00	14·00	.....	6·00	.....	.....	56
70	Comtés de l'Ouest	67·00	20 00	64·00	3·00	4·00	56	56
71	Windsor et Annapolis 84·00; Jonction de Windsor 32·00	116·00	.....	24·00	92·00	4·50	56 & 67	56
72	Winnipeg et Baie-d'Hudson	40·00	.....	.....	40·00	2·00	.....	56
73	Montagne de Bois et Qu'Appelle	.....	17·00	.....	.....	.....	.....	.....
	Total	14004·13	427·71	665·03	13339·10	1679·14	.....	.....

de construction, etc., pour l'année terminée le 30 juin 1890—*Fin.*

Nombre de traverses par mille.	Attaches des lisses, etc.	Nombre d'élévateurs.	Nombre de passages à niveau. Gardés.	Nombre de passages à niveau. Non gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.
						Pieds.							
.....	.....	30	121	7866	377	.....	171	242	167	....	.....	....	
2992	Eclisses à joint brisé.....	..	....	15	6	23	3	1	....	573	85	4·8½	59
2400	Eclis., boulons et coussinets en f. forgé.	..	....	42	....	.....	3	4	....	.....	60	4·8½	60
2500	Eclisses.....	..	...	17	2	22	1	1	....	717	79	4·8½	61
.....	.....	..	....	....	....	.....	....	....	....	.....	.....	....	62
.....	.....	..	1	3	....	.....	....	2	....	.....	.....	4·8½	63
.....	.....	..	....	....	....	.....	....	....	....	....	....	....	64
3000	Eclisses.....	..	1	238	2	19·2	6	13	5	574	86	4·8½	65
.....	.....	..	....	....	....	.....	....	....	....	.....	.....	....	66
2640	Eclisses.....	..	....	14	....	.....	....	2	....	955	79	4·8½	67
3000	Eclisses à cornières.....	..	...	8	...	.....	....	1	....	660	84·4	4·8½	68
2600	Eclisses.....	..	....	....	....	.....	....	1	....	955	78	4·8½	69
2600	do et barres à cornières.....	..	....	....	....	.....	....	....	....	600	84	4·8½	70
2640	do	..	....	69	1	32	....	3	....	696	75·50	4·8½	71
2640	do	..	...	6	....	.....	....	1	....	.....	.....	4·8½	72
.....	.....	..	...	....	....	.....	....	....	....	....	.....	....	73
.....	.....	30	123	8278	388	.....	184	271	172	.....	.....	....	..

No. 3.—PARTICULARITÉS du matériel roulant

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Terminée.	Longueur de la ligne. En voie de construction.	Nombre de locomotives. En propriété.	Nombre de locomotives. Louées.	Nombre de wagons dortoirs. En propriété.	Nombre de wagons dortoirs. Loués.	Nombre de wagons palais. En propriété.	Nombre de wagons palais. Loués.
1	Cie houillère et de chemin de fer d'Alberta	109·50	.....	10	...	....	....	....	....
2	Albert-Sud	12·00	5·50	2	....	....	....	....	....
3	Baie des Chaleurs	60·00	40·00	2	1	...	....	....	....
4	Cie de navigation de la Baie de Quinté	3·50	.....	1	....	....	....	....	....
5	Brantford, Waterloo et Lac Erié	17·00	.....	1	....	....	....	....	....
6	Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie	45·00	.....	2	....	....	....	....	....
7	Bouctouche et Moncton	32·00	.....	2	..	....	....	....	....
8	Canada-Atlantique	138·00	.....	11	12	....	....	....	....
9	Canada-Sud	378·91	.....	113	....	....	....	....	....
10	Canada-Est	116·00	.....	6	....	....	....	....	...
11	Chemins de fer de l'Etat	1,352·60	.....	.....	....	....	....	....	....
	Intercolonial	.....	.....	185	....	17	....	....	....
	Prolongement de l'Est	80·00	.....	.....	....	...	....	....	....
	Cap-Breton	98·50	.....	8	...	....	....	....	....
	Ile du Prince-Edouard	210·60	.....	21	....	....	....	....	....
12	Canadien du Pacifique	3,415·30							
	Atlantique et Nord-Ouest	336·10							
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	211·20							
	Rive-Nord	206·10							
	Saint-Laurent et Ottawa	56·50							
	Toronto, Grey et Bruce	188·70	5,085·40	.....	418	*17	35	*15	9	*1
	Ontario et Québec	451·50							
	Credit-Valley	175·20							
	Pacifique d'Ontario-Ouest	26·60							
	Jonction de Guelph	15·00							
	Jonction de Toronto à l'Avenue Strachan	3·20							
13	Caraquette	68·00	.....	3	....	....	....	....	....
14	Carillon et Grenville	13·00	.....	3	....	....	....	....	....
15	Ontario-Central	104·00	.....	10	....	....	....	....	....
16	Central du Nouveau-Brunswick	74·66	.....	1	2	....	....	....	....
17	Chatham	11·00	.....	2	....	....	....	....	....
18	Cornwallis-Valley	14·00	.....	1	....	....	....	...	....
19	Cie houillère et de chemin de fer de Cumberland	32·00	14·00	8	....	....	....	....	...
20	Comté de Drummond	36·30	.....	2	....	...	....	....	....
21	Elgin, Petitcodiac et Havelock	28·00	.....	2	....	...	....	....	....
22	Erié et Huron	75·75	.....	6	....	....	....	....	....
23	Esquimalt et Nanaïmo	78·00	.....	4	....	...	....	....	....
24	Frédéricton et Cie du pont du ch. de fer de Ste-Marie	1·33	.....	.....	....	....	....	....	....
25	Grand-Tronc	879·59							
	Buffalo et Lac Huron	162·00							
	G.-T., Baie Georgienne et Lac Erié	172·75							
	Montréal et Jonction de Champlain	81·25							
	Grand-Occidental	537·72							
	London et Port-Stanley	23·84							
	Wellington, Grey et Bruce	168·09							
	London, Huron et Bruce	68·89							
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34·73							
	Midland	173·97							
	Toronto et Nipissingue	111·50	3,122·22	.....	701	....	....	....	....	....
	Grande-Jonction	85·40							
	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46·50							
	Victoria	53·25							
	Nord	205·37							
	Nord et Jonction du Pacifique	111·37							
	Hamilton et Nord-Ouest	173·90							
	Norfolk-Sud	17·00							
	Union Jacques-Cartier	6·50							
	Jonction de Madoc à Bridgewater	8·60							
	A reporter		11,008·17	59·50	1525	32	52	15	9	1

pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Nombre de voitures de 1re classe. En propriété.	Nombre de voitures de 1re classe. Louées.	Nombre de voitures de 2e classe et pour les immigrants. En propriété.	Nombre de voitures de 2e classe et pour les immigrants. Louées.	Nomb. de wagons à bagage, malle-poste et messageries. En propriété.	Nomb. de wagons à bagage, malle-poste et messageries. Loués.	Nombre de wagons à bestiaux et à fret. En propriété.	Nombre de wagons à bestiaux et à fret. Loués.	Nombre de wagons plateforme. En propriété.	Nombre de wagons plateforme. Loués.	Nombre de wagons à bascule—En propriété.	Numéro.	Observations.
2	....	2	....	....	....	18	....	2	....	217	1	Ci-devant Compagnie Houillère et de Navigation du Nord-Ouest.
...	....	....	....	....	....	....	...	8	....	....	2	
1	....	1	....	....	....	5	....	16	....	....	3	
1	....	....	....	....	....	....	....	5	...	24	4	
....	2	....	....	1	....	2	...	5	....	....	5	
1	....	1	....	1	....	20	....	10	....	....	6	
1	....	1	....	....	....	1	...	20	....	....	7	
3	2	....	1	1	2	510	1300	337	...	6	8	
45	....	21	....	23	....	2029	....	193	....	48	9	Aussi 118 autres wagons.
3	...	....	....	2	....	12	....	76	....	....	10	Ci-devant Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick.
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	11	
75	....	82	....	47	....	1970	....	1738	....	2068		Aussi 93 fourgons de conducteurs.
...	....	3	....	5	....	30	....	70	...	150		Aussi 2 fourgons de conducteurs.
....	....	....	....	....	....	75	....	85	....	....		
17	....	15	....	4	....	175	....	125	....	....		Aussi 3 fourgons de conducteurs.
120	*5	135	*11	114	*21	7633	*1821	2638	*91	423		Aussi 419 fourgons, wagons d'équipe, etc., en propriété, et 44 prêts spéciaux. * Prêts spéciaux.
1	....	1	....	2	....	4	....	16	....	....	13	
2	....	3	1	...	....	3	....	3	....	....	14	
2	....	3	....	3	....	24	....	90	....	....	15	
1	2	....	....	....	....	6	22	....	....	....	16	
1	....	2	....	....	....	....	....	1	....	....	17	
....	....	....	....	....	....	....	....	12	....	....	18	
2	....	....	....	2	...	2	....	27	....	186	19	
1	....	1	....	....	....	10	....	10	....	....	20	
2	....	....	....	1	....	1	....	....	....	....	21	
9	....	....	....	3	....	30	....	12	....	....	22	
14	....	....	....	3	....	14	....	56	....	20	23	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	24	
366	....	230	....	214	....	14864	....	*5818	...	....	25	* Y compris les wagons à charbon.
670	11	501	13	426	23	27438	3143	11373	91	3142		

N° 3.—PARTICULARITÉS du matériel roulant, etc.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.		Nombre de locomotives.		Nombre de wagons dortoirs.		Nombre de wagons palais.	
		Terminée.	En voie de construction	En propriété.	Louées.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.
	Report	11 008·17	59·50	1525	32	52	15	9	1
26	Grand-Oriental 13·00; Montréal et Sorel 44·67	57·67		2	3				
27	Grand-Nord	18·00			1				
28	Grand Central du Nord-Ouest	50·00							
29	Hereford	53·50							
30	Irondale, Bancroft et Ottawa	10·00	40·00	1					
31	Joggins	13·50		2					
2	Kent-Nord	34·00		2	1				
33	Kingston et Pembroke	112·75		9		1			
34	Kingston, Napanee et Ouest	56·50		4					
35	L'Assomption	3·00		1					
36	Lac Erié, Essex et Détroit	38·00		4					
37	Cie de ch. de f. de Colonisation du Lac Témiscamingue	15·50		2					
38	Basses Laurentides	29·00	44·00	1	1				
39	Manitoba et Nord-Ouest 217·32; Saskatchewan et Ouest 15·47	232·71		5	2				
40	Vallée de la Massawippi	34·00							
41	Montréal et Lac Maskinongé	13·00							
42	Montréal et Ottawa	16·50							
43	Montréal et Jonction du Vermont	23·60							
44	Montréal et Ouest		30·00						
45	Nouveau-Brunswick 174·00; Nouveau-Brunswick et Canada 127·00; Saint-Jean et Maine 92·00; Frédéricton 22·50	415·50		52					
46	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	36·00		3					
47	Pacifique-Nord et Manitoba	263·30		9					
48	Nosbonsing et Nipissingue	5·50		1					
49	Central de la Nouvelle-Ecosse	74·00		5					
50	Ottawa et Vallée de la Gatineau		20·00						
51	Pontiac et Renfrew	4·25		1					
52	Pontiac et Jonction du Pacifique	71·00	14·00	4					
53	Port-Arthur, Duluth et Ouest	20·00	64·66	1					
54	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	164·50	82·60						
55	Québec et Lac Saint-Jean	191·00		14	3		3		
56	Québec-Central	153·50		10					
57	Québec, Montmorenci et Charlevoix	20·50		2					
58	Salisbury et Harvey	52·00		2					
59	Ligne Riveraine	82·50		6					
60	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00		6					
61	Sainte-Catherine et Niagara Central	12·35		2					
62	Cie du Tunnel Saint-Clair		2·95						
63	Pont de St-Jean et prolongement du chemin de fer	1·75							
64	Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup		7·00						
65	Sud-Est; Montréal, Portland et Boston; Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent	260·00		30			2		
66	Vallée de la Stewiacke et Lansdowne		12·00						
67	Temiscouata	81·00		5					
68	Mille-Iles	4·08		1					
69	Vallée de la Tobique	6·00	14·00						
70	Comtés de l'Ouest	67·00	20·00	5					
71	Windsor et Annapolis 84·00; Embranchement de Windsor 32·00	116·00		11					
72	Winnipeg et Baie-d'Hudson	40·00							
73	Montagne de Bois et Qu'Appelle		17·00						
	Total	14004·13	427·71	1728	43	53	20	9	1

pour l'exercice terminé le 30 juin 1890—*Suite.*

Nombre de voitur. de 1re classe.		Nomb. de voit. de 2e classe et pour les émigrants.		Nombre de wagons à bagage, malle-poste, et messageries.		Nombre de wagons à bestiaux et à fret.		Nombre de wagons plateformes.		Nombre de wagons à bascule—		Observations.
En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	Loués.	Numéro.	
670	11	501	13	426	23	27438	3143	11373	91	3142		
....	1	1	3	1	1	....	....	....	6	....	26	
....	1	....	....	....	1	....	....	....	....	....	27	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	28	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	29	Affermé au Maine Central.
....	....	1	....	....	....	....	....	2	....	....	30	
1	....	1	....	....	....	1	....	6	....	....	31	
1	....	....	....	2	....	1	....	....	....	4	32	
5	....	5	....	5	....	25	....	150	....	....	33	
*8	....	....	....	....	....	14	....	65	....	....	34	*5 combinaisons et 3 voyageurs.
1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	35	*Combinaison.
7	....	2	....	2	....	10	....	95	....	....	36	
....	....	2	....	....	....	1	....	17	....	....	37	
....	....	....	....	....	....	....	....	10	16	....	38	
3	2	3	....	4	....	113	50	62	....	....	39	Aussi 4 wagons-restaurants et 4 cambuses.
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	40	Fourni par les locat. (ch. de fer Passumpsic).
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	41	Exploité par le matériel roulant du C.C.P.
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	42	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	43	Fourni par les locataires (Vermont-Central).
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	44	
18	....	10	....	11	....	492	....	459	....	....	45	
1	....	1	....	....	....	2	....	33	....	....	46	*Combinaison.
4	....	3	....	3	....	138	150	180	....	....	47	Aussi 9 autres wagons.
....	....	....	....	....	....	....	....	35	....	....	48	
4	....	2	....	2	....	13	....	49	....	....	49	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	50	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	51	
1	....	1	....	1	....	5	....	33	....	20	52	
....	....	....	....	....	....	....	....	16	....	....	53	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	54	
6	....	10	....	8	....	58	....	193	....	....	55	
6	3	6	3	7	2	76	75	116	75	....	56	Aussi 5 chasse-neiges et 1 *flanger*.
2	....	14	....	....	....	5	....	24	....	....	57	
3	....	....	....	1	....	....	....	22	....	....	58	Ci-devant Albert.
4	....	....	....	2	....	10	....	71	....	....	59	
4	....	....	....	2	....	....	....	....	....	....	60	
2	....	....	....	....	....	....	....	2	....	....	61	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	62	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	63	Exploité par la Cie du c. f. du N.-Brunswick.
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	64	
9	15	8	....	6	4	61	371	248	100	50	65	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	66	
3	....	4	....	2	....	40	....	54	....	....	67	
*1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	68	*Combinaison.
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	69	
3	....	2	....	2	....	16	....	61	....	....	70	
6	....	5	....	7	....	75	....	72	....	20	71	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	72	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	73	
773	33	585	19	494	31	28594	3789	13449	288	3236		

N° 4.—ÉTAT sommaire des opérations de l'année, et du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Nombre de milles parcourus par les convois. Convois de voyageurs.	Convois de fret.	Trains mixtes.	Total de milles parcourus.
1	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta..	109·50	.....	104,802	64,074	168,876
2	Baie de Quinté et Cie de Navigation.....	3·50	4,200	2,555	14,427	21,182
3	Brantford, Waterloo et Lac Erié.....	17·00	.....	.....	9,520	9,520
4	Bouctouche et Moncton.....	32·00	.....	.....	.....	.....
5	Canada Atlantique	138·00	182,761	234,100	17,060	433,921
6	Canada-Est.....	116·00	73,242	27,466	36,621	137,329
7	Canada-Sud	378·91	1,053,180	1,936,870	161,554	3,151,604
8	Chemins de fer de l'Etat—	1,181·60	.....	.....	.....	.....
	Intercolonial ..... 891·00	.....	1,199,741	3,556,500	plus haut	4,756,241
	Prolongement-Est..... 80·00	.....	.....	.....	.....	.....
	Ile du Prince-Edouard. ..... 210·60	.....	82,406	170,167	plus haut	252,573
9	Canadien du Pacifique..... 3,415·30					
	Atlantique et Nord-Ouest.... 336·10					
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba..... 211·20					
	Rive-Nord..... 206·10					
	Saint-Laurent et Ottawa..... 56·50					
	Toronto, Grey et Bruce..... 188·70	5,085·40	4,560,758	5,821,374	807,364	11,189.496
	Ontario et Québec..... 451·50					
	Credit-Valley..... 175·20					
	Pacifique d'Ontario-Ouest.... 26·60					
	Jonction de Guelph..... 15·00					
	J. de Toronto à l'Ave. Strachan 3·20					
10	Caraquette	68·00	.....	.....	40,800	40,800
11	Carillon et Grenville	13·00	9,600	.....	1,000	10,600
12	Ontario Central.	104·00	45,000	32,000	90,000	167,000
13	Central du Nouveau-Brunswick.....	74·66	.....	2,000	27,890	29,890
14	Chatham.....	11·00	.....	.....	19,280	19,280
15	Cie de ch. de f. et houillère de Cumberland	32·00	.....	.....	148,919	148,919
16	Comté de Drummond.....	12·50	.....	.....	10,500	10,500
17	Elgin, Petitcodiac et Havelock.....	28·00	.....	.....	7,290	7,290
18	Erié et Huron.....	75·75	49,670	37,865	43,035	130,570
19	Esquimalt et Nanaïmo	78·00	.....	.....	111,630	111,630
20	Frédéricton et Cie de c. f. et p. de Ste-Marie	1·33	.....	.....	.....	.....
21	Grand-Tronc..... 879·59					
	Buffalo et Lac Huron..... 162·00					
	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erié..... 172·75					
	Montreal et Jonc. Champlain. 81·25					
	Grand-Occidental..... 537·72					
	London et Port-Stanley..... 23·84					
	Wellington, Grey et Bruce... 168·09					
	London, Huron et Bruce..... 68·89					
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell ..... 34·73					
	Midland ..... 173·97	3,122·22	5,404,048	9,331,703	2,250,351	16,986,102
	Toronto et Nipissingue ..... 111·50					
	Grande-Jonction ..... 85·40					
	Whitby, Port-Perry et Lindsay..... 46·50					
	Victoria ..... 53·25					
	Nord..... 205·37					
	Nord et Jonction du Pacifique. 111·37					
	Hamilton et Nord-Ouest..... 173·90					
	Norfolk-Sud ..... 17·00					
	Union Jacques-Cartier..... 6·50					
	Jonc. de Madoc à Bridgewater 8·60					
22	Grand-Oriental..... 13·00	57·67	.....	.....	33,000	33,000
	Montréal et Sorel. ..... 44·67					
	A reporter	10,740·04	12,664,606	21,257,402	3,894,315	37,816,323

nombre de milles parcourus, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transporté.	Nombre de tonneaux de 2,000 lbs de fret transporté.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs—Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de fret—Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
231,769	1,857	91,879	.....	14	1	Ci-devant Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest.
21,182	11,107	63,882	12	10	2	
9,520	7,227	1,890	20	.....	3	
.....	8,424	6,310	17	.....	4	
610,342	124,401	534,481	35	15	5	
137,329	19,965	44,245	25	15	6	Ci-devant Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick.
4,312,504	652,755	2,904,835	35	20	7	
.....	.....	.....	.....	.....	8	
5,895,369	1,170,249	1,353,417	25	15		
.....	48,984	15,402	25	15		
315,943	133,099	51,604	20	14		
11,530,476	2,685,730	3,006,684	23	15	9	
44,400	6,914	16,257	20	.....	10	
11,200	10,800	125	25	18	11	
167,000	56,388	70,351	20	16	12	
29,890	.....	5,413	18	14	13	
24,080	12,250	13,527	30	.....	14	
148,919	20,382	471,823	20	.....	15	
12,000	3,000	34,236	20	.....	16	
7,290	3,096	7,102	17	.....	17	
182,024	132,442	221,712	25	18	18	
111,630	30,090	26,863	20	12	19	
.....	5,015	11,363	.....	.....	20	
21,116,627	5,872,878	7,909,208	30	15	21	
33,000	19,643	8,865	.....	.....	22	
45,052,494	11,036,696	16,871,474	.....	.....		

N° 4.—ETAT sommaire des opérations de l'année et du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Nombre de milles parcourus par les convois.			
			Convois de voyageurs.	Convois de fret.	Trains. mixtes.	Total de milles parcourus.
	Report	10,740·04	12,664,606	21,257,402	3,894,315	37,816,323
23	Grand-Nord	18·00	.....	.....	5,008	5,008
24	Hereford	53·50	28,600	.....	30,308	58,908
25	Joggins	13·50	.....	.....	14,924	14,924
26	Kent-Nord	34·00	.....	.....	18,366	18,366
27	Kingston et Pembroke	112·75	95,000	.....	131,000	226,000
28	Kingston, Napanee et Ouest	56·50	19,375	.....	62,654	82,029
29	L'Assomption	3·00	.....	.....	4,614	4,614
30	Lake Erié, Essex et Rivière Détroit	38·00	174,677	197,010	in f'regoing	371,687
31	Colonisation du Lac Témiscamingue	15·50	.....	.....	.....	.....
32	Manitoba et Nord-Ouest	232·71	60,519	41,718	5,070	107,307
33	Vallée de la Massawippi	34·00	59,404	88,817	8,669	156,890
34	Montréal et Lac Maskinongé	13·00	.....	.....	.....	.....
35	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	67,938	109,398	3,104	180,440
36	Nouveau-Brunswick ..... 174·00 Nouv.-Brunswick et Canada.. 127·00 Saint-Jean et Maine..... 92·00 Frédéricton..... 22 50	415·50	345,214	184,378	450,544	980,136
37	Nouveau-Brunswick et Ile du P.-Edouard	36·00	4,728	12,708	22,536	39,972
38	Nord du Pacifique et Manitoba	263·30	48,615	60,062	35,944	144,621
39	Nosbonsing et Nipissingue	5·50	.....	12,000	.....	12,000
40	Pontiac et Renfrew	4·25	.....	.....	.....	.....
41	Pontiac Jonction du Pacifique	59·33	.....	.....	42,408	42,408
42	Québec et Lac Saint-Jean	191·00	131,141	119,499	in f'regoing	250,640
43	Québec-Central	153·50	177,774	105,400	32,883	316,057
44	Québec, Montmorency et Charlevoix	20·50	35,530	.....	.....	35,530
45	Salisbury et Harvey	52·00	2,994	1,000	.....	3,994
46	Ligne Rive	82·50	.....	.....	.....	.....
47	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	40,175	44,539	16,237	100,951
48	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12·35	12,000	6,000	.....	18,000
59	Pont de Saint-Jean et prolong. de c. de f.	1·75	.....	.....	.....	.....
50	Sud-Est— Montreal, Portland et Boston Lac Champlain et Jonct. du St-Laurent	260·00	238,828	187,215	102,936	528,979
51	Témiscouata	81·00	.....	.....	50,706	50,706
52	Mille-Iles	4·08	12,390	.....	5,308	17,698
53	Comtés de l'Ouest	67·00	42,240	1,103	37,138	80,481
54	Windsor et Annapolis..... 84·00 Jonction de Windsor..... 32·00	116·00	101,122	.....	83,538	184,660
		13,256·66	14,362,870	22,428,249	5,058,210	41,849,329

nombre de milles parcourus, etc.—*Fin.*

Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonneaux de 2,000 lbs de fret transporté.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs — Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de fret — Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
45,052,494	11,036,696	16,871,474	.....	.....		
5,008	5,000	6,879	.....	.....	23	
58,908	5,598	56,930	20	14	24	
16,489	10,136	40,585	12	.....	25	
18,366	4,747	10,740	18	.....	26	
272,000	45,578	117,279	25	18	27	
82,029	34,216	55,966	24	17	28	
4,614	6,674	773	15	.....	29	
470,086	65,530	172,503	35	18	30	
.....	5,088	1,410	.....	.....	31	
129,713	21,161	41,026	27	15	32	
156,890	55,509	114,416	24	12	33	
.....	.....	.....	.....	.....	34	
180,440	104,495	796,496	30	12	35	
1,078,149	319,662	366,715	30	15	36	
43,850	18,770	45,900	20	18	37	
144,621	26,668	114,402	25	15	38	
13,000	.....	211,500	.....	25	39	
.....	.....	9,251	.....	12	40	
44,992	21,740	20,080	30	30	41	
263,221	79,725	103,725	20	12	42	
340,905	119,492	121,561	25	15	43	
53,265	98,863	2,720	20	20	44	
3,094	7,303	22,092	15	12	45	Ci-devant Albert.
.....	10,833	22,494	24	.....	46	
100,951	114,634	808,541	23	12	47	
18,000	20,120	26,194	25	20	48	
.....	108,780	110,316	.....	.....	49	
571,233	266,812	381,177	26	16	50	
56,725	7,868	15,933	20	20	51	
18.524	22,487	12,523	15	15	52	
89,789	43,735	24,018	24	20	53	
225,274	133,342	81,850	22	14	54	
49,512,630	12,821,262	20,787,469				

N° 5.—ETAT SOMMAIRE du fret transporté,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.	Farine. Barils.	Farine. Ton'x.	Grain. Boisseaux.	Grain. Ton'x.	Bes- Nombre.
1	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta.	109·50	8,599	860	16,190	455	55
2	Baie de Quinté et Cie de Navigation....	3·50	29,560	2,956	145,000	4,348	8
3	Brantford, Waterloo et lac Erié.....	17·00	.....	.....	.....	.....	100
4	Bouctouche et Moncton.....	32·00	2,500	250	2,500	45	388
5	Canada-Atlantique.....	138·00	449,260	44,926	5,958,300	119,166	21,025
6	Canada-Est.....	116·00	25,415	2,541	90,895	1,591	805
7	Canada-Sud.....	378·91	1,154,900	115,490	25,273,026	618,936	714,020
8	Chemins de fer de l'Etat.....	1,181·60	.....	.....	.....	.....	.....
	Intercolonial..... 891·00	.....	1,094,193	109,419	2,597,951	53,580	80,065
	Prolongement-Est..... 80·00	.....	21,857	2,186	12,251	341	6,706
	Ile du Prince-Edouard..... 210·60	.....	24,092	2,410	303,814	5,345	11,608
9	Canadien du Pacifique..... 3,415·30						
	Atlantique et Nord-Ouest.. 336·10						
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba..... 211·20						
	Rive-Nord..... 206·10						
	Saint-Laurent et Ottawa.... 56·50						
	Toronto, Grey et Bruce..... 188·70	5,085·40	2,247,688	224,770	18,231,771	463,656	276,902
	Ontario et Québec..... 451·50						
	Credit-Valley..... 175·20						
	Pacifique d'Ontario-Ouest.. 26·60						
	Jonction de Guelph..... 15·00						
	Jonction de Toronto à l'Avenue Strachan..... 3·20						
10	Caraquette.....	68·00	5,000	500	5,000	150	50
11	Carillon et Grenville.....	13·00	.....	.....	.....	.....	150
12	Ontario-Central.....	104·00	18,700	1,870	54,000	5,400	1,730
13	Central du Nouveau-Brunswick.....	74·66	.....	.....	.....	.....	.....
14	Chatham.....	11·00	22,461	2,246	13,870	416	221
15	Ch. de fer et houillère de Cumberland.	32·00	7,646	764	18,550	315	42
16	Comté de Drummond.....	12·50	1,420	142	8,350	167	.....
17	Elgin, Petitcodiac et Havelock.....	28·00	1,256	126	10,292	175	230
18	Erié et Huron.....	75·75	97,241	9,711	255,208	6,968	7,693
19	Esquimalt et Nanaïmo.....	78·00	1,350	153	1,032	28	1,783
20	Fréd'ton et Cie du P't du c. de f. Ste-Marie	1·33	.....	.....	.....	.....	.....
21	Grand-Tronc..... 879·59						
	Buffalo et Lac Huron..... 162·00						
	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erié..... 172·75						
	Montréal et J'n Champlain.. 81·25						
	Grand Occidental..... 537·72						
	London et Port-Stanley..... 23·84						
	Wellington, Grey et Bruce.. 168·09						
	London, Huron et Bruce.... 68·89						
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell..... 34·73						
	Midland..... 173·97	3,122·22	4,837,960	483,796	56,922,960	1,423,074	1,610,849
	Toronto et Nipissing..... 111·50						
	Grande-Jonction..... 85·40						
	Whitby, Port-Perry et Lindsay..... 46·50						
	Victoria..... 53·25						
	Nord..... 205·37						
	Nord et Jonct. du Pacifique. 111·37						
	Hamilton et Nord-Ouest.... 173·90						
	Norfolk-Sud..... 17·00						
	Union Jacques-Cartier..... 6·50						
	J'n de Madoc à Bridgewater 8·60						
22	Grand-Oriental..... 13·00						
	Montréal et Sorel..... 44·67	57·67	2,128	331	14,175	243	.....
	A reporter.....	10,740·04	10,083,226	1005,447	109,935,135	2,704,399	2,734,430

pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

tiaux.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Articles manufacturés.	Tous autres articles.	Total du poids transporté	Numéro.	Observations.
Ton'x.	Pieds.	Ton'x.	Cordes.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
28	2,456,000	4,912	... . .	.....	3,340	82,284	91,879	1	Ci-devant Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest.
13	16,780,000	20,131	5,230	7,839	18,767	9,828	63,882	2	
20	330,000	240	480	360	600	670	1,890	3	
65	3,420,000	4,500	750	1,150	300	.. ....	6,310	4	
4,205	138,540,000	184,720	74,898	49,932	13,600	117,932	534,481	5	
346	10,079,295	15,331	2,844	3,950	1,842	18,643	44,244	6	Ci-devant Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick.
142,804	244,262,250	325,683	49,701	33,134	273,072	1,395,716	2,904,835	7	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8	
10,999	209,904,071	262,380	20,208	40,416	319,601	557,022	1,353,417		
1,462	994,000	1,938	... ..	.....	1,350	8,125	15,402		
1,474	3,559,006	6,094	2,560	4,964	31,317	in foreg'ng	51,604		
77,445	485,225,049	641,531	108,232	184,524	882,617	532,141	3,006,684	9	
10	400,000	666	500	750	500	13,681	16,257	10	
30	....	....	.....	.....	.....	95	125	11	
840	8,300,000	1,164	3,450	6,900	22,175	32,002	70,351	12	
.. ..	1,632,000	2,040	615	820	..... .	2,553	5,413	13	
88	664,000	996	1,420	1,775	6,205	1,801	13,527	14	
21	11,824,000	14,780	....	.....	5,059	*450,884	471,823	15	*Houille.
....	5,625,000	7,500	13,600	9,120	928	15,379	33,236	16	
115	5,139,400	5,712	40	50	341	583	7,102	17	Pour cinq mois.
1,608	20,372,000	25,863	264	469	27,417	149,676	221,712	18	
547	1,621,325	2,133	2,416	3,697	8,979	11,326	26,863	19	
.....	.....	.....	.....	.....	....	....	11,363	20	
267,190	719,026,493	1,081,686	153,509	276,316	922,322	3,454,824	7,909,208	21	
.....	233,500	391	540	886	2,931	4,083	8,865	22	
509,310	1,890,387,389	2,610,391	441,057	637,053	2,543,263	6,859,248	16,870,464		

N° 5.—ETAT sommaire du fret transporté,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.	Farine.		Grain.		Bes-
			Barils.	Ton'x.	Boisseaux.	Ton'x.	Nombre.
	Report	10,750.04	10,053,226	1,005,447	109,935,135	2,698,399	2,734,431
23	Grand-Nord	18·00	1,640	164	.....	.....	.....
24	Hereford	53·50	280	28	2,494	58	.....
25	Joggins	13·50	1,318	130	14,441	505	43
26	Kent-Nord	34·00	8,900	890	4,500	130	215
27	Kington et Pembroke	112·75	5,400	540	58,500	1,755	120
28	Kingston, Napanee et Western	56·50	10,030	1,003	154,960	3,874	530
29	L'Assomption	3·00	1,180	109	.....	.....	.....
30	Lac Erié, Essex et Rivière Détroit	38·00	3,139	339	106,640	2,666	7,783
31	Colonisation du Lac Témiskamingue	15·50	3,650	365	17,000	340	.....
32	Manitoba et Nord-Ouest ... 217·24 Saskatchewan et Ouest ..... 15·47	232·71	31,763	3,171	803,840	23,116	7,095
33	Vallée de la Massawippi	34·00	6,800	680	299,200	5,984	5,495
34	Montréal et Lac Maskinongé	13·00	.....	.....	.....	.....	.....
35	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	435,050	38,172	4,557,538	136,726	1,187,572
36	Nouveau-Brunswick ..... 174·00 Nouv.-Brunswick et Canada. 127 00 Saint-Jean et Maine ..... 92·00 Frédéricton ..... 22·00	415·50	171,945	17,195	618,753	10,708	46,332
37	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-E.	36·00	18,705	1,870	19,000	321	807
38	Nord du Pacifique et Manitoba	263·30	6,580	658	549,133	16,474	427
39	Nosbonsing et Nipissingue	5·50	.....	.....	.....	.....	.....
40	Pontiac et Renfrew	4·25	.....	.....	.....	.....	.....
41	Pontiac et Jonction du Pacifique	59·33	9,537	953	104,694	2,126	3,406
42	Québec et Lac Saint-Jean	191·00	1,800	180	6,000	150	150
43	Québec-Central	153·50	71,360	7,136	70,150	1,403	7,165
44	Québec, Montmorenci et Charlevoix	20 50	292	29	635	14	25
45	Salisbury et Harvey	52·00	4,483	448	10,152	167	788
46	Ligne Riveraine	82·50	1,000	100	5,000	100	.....
47	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	385,790	38,579	4,582,886	137,487	1,187,739
48	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12·35	4,535	529	4,650	132	15
49	Pont de St-Jean et prolong. du ch. de fer.	1·75	.....	.....	.....	.....	.....
50	Sud-Est— Montréal, Portland et Boston Jonction du Lac Champlain et du Saint-Laurent	260·00	82,290	8,229	1,255,482	33,577	6,286
51	Témiscouata	81·00	27,780	2,778	34,059	1,022	462
52	Milles-Iles	4·08	3,734	366	3,500	84	25
53	Comtés de l'Ouest	67·00	9,878	988	2,029	36	301
54	Windsor et Annapolis ..... 84 Jonction de Windsor 32	116·00	55,355	5,535	.....	.....	14,119
	Total	13,256·66	11,085,895	1,136,611	123,219,682	3,083,354	5,209,554

fret transporté, etc.—*Fin.*

tiaux.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage		Articles manufacturés.	Tous autres articles.	Total du poids transporté	Numéro.	Observations.
Ton'x.	Pieds.	Ton'x.	Cordes.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
509,310	1,890,387,389	2,430,391	441,057	637,053	2,543,263	6,759,248	16,870,464		
.....	726,380	976	580	759	.....	4,980	6,879	23	
.....	30,125,000	44,421	.....	.....	.....	12,423	56,930	24	
22	252,126	360	.....	.....	1,608	37,960	40,585	25	
101	2,798,000	3,600	415	639	2,750	2,630	10,740	26	
60	50,160,000	75,240	10,969	20,250	15,984	3,450	117,279	27	
403	6,450,000	12,892	5,520	16,558	11,973	9,263	55,966	28	Ci-devant Napanee, Tamworth et Québec.
.....	235,000	353	.....	.....	105	206	773	29	
2,543	2,709,000	4,220	17,220	2,583	3,652	156,500	172,503	30	
.....	.....	.....	.....	.....	127	578	1,410	31	
1,419	2,713,000	4,070	292	195	7,770	1,285	41,026	32	
1,095	18,963,750	25,285	.....	.....	.....	*81,372	114,416	33	*Y compris 59,620 tonnes de minerai et matte de cuivre.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	34	
171,506	18,473,323	27,710	.....	.....	397,306	25,076	796,496	35	
5,302	85,423,500	113,898	7,635	11,625	185,411	22,576	366,715	36	
53	7,663,000	11,495	693	1,040	2,649	28,472	45,900	37	
285	9,890,660	14,836	15,016	30,032	52,117	in foreg'ng	114,402	38	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	211,500	*211,500	39	*Billots.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	9,251	*9,251	40	*Minerai de fer.
300	631,682	950	1,827	1,023	2,028	*12,700	20,080	41	*Principalem. du minerai de fer.
90	24,230,000	36,345	26,577	44,295	8,880	13,785	103,725	42	
1,433	35,703,750	47,605	5,649	3,766	180	*60,038	121,561	43	*Princ. de l'amiant. et autres minér.
13	131,446	206	22	24	240	2,194	2,720	44	
500	10,020,000	5,010	1,652	2,360	13,607	in foreg'ng	22,092	45	Ci-devant ch. de fer Albert.
.....	3,315,000	4,420	.....	.....	.....	17,874	22,494	45	
171,590	18,702,296	28,953	.....	.....	431,932	in foreg'ng	808,541	47	
10	330,000	792	.....	.....	2,524	22,207	26,194	48	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	110,316	49	Exploité par le ch. de fer du Nouv.-Brunswick.
3,143	55,740,000	69,675	19,277	33,735	64,416	168,402	381,177	50	
231	2,231,700	3,348	2,818	4,577	328	3,649	15,933	51	
121	1,497,000	2,245	.....	.....	7,371	2,336	12,523	52	
124	13,238,500	16,639	2,130	3,480	2,361	390	24,018	53	
2,475	10,427,366	13,034	1,835	2,621	21,942	*36,243	81,850	54	*Produits agricoles et minéraux.
872,129	2,303,168,858	3,178,960	561,464	806,614	3,780,524	7,806,588	20,787,469		

N° 6.—ETAT SOMMAIRE des recettes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Numéro	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.	Transport des voyageurs.	Transport des marchandises.	Malles-poste et fret par messageries.	Autres sources.	Total.	Observations.
			$ cts.	$ cts.	cts.	$ cts.	$ cts.	
1	Cie de chemin de fer et des houillères d'Alberta	109·50	9,338 74	168,063 03	4,120 14	.....	181,521 91	Ci-dev. Cie de houille et de navigation du Nord-Ouest.
2	Cie de ch. de fer et de navigation de la Baie de Quinté.	3·50	2,519 91	21,456 24	1,312 15	1,605 48	26,893 78	
3	Brantford, Waterloo et Lac Erié	17·00	2,317 67	1,366 38	108 37	.....	3,792 42	
4	Bouctouche et Moncton	32·00	4,913 21	7,733 87	.....	.....	12,647 08	
5	Canada-Atlantique	138·00	101,061 51	397,860 93	18,162 50	50,150 34	567,235 28	
6	Canada-Est	116·00	21,837 26	39,938 59	2,835 44	1,617 63	66,228 92	Ci-devant Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick.
7	Canada-Sud	378·91	1,285,891 80	3,213,193 23	145,346 47	6,609 64	4,651,041 14	
8	Chemins de fer de l'Etat.	1,181·60						
	Intercolonial 891·00	.....	854,794 31	1,926,927 14	146,359 47	.....	2,928,080 92	
	Prolongement-Est 80·00	.....	40,300 22	37,719 72	6,289 90	349 11	84,658 95	
	Ile du Prince-Edouard 210·60	.....	69·399 72	73,663 06	17,577 00	332 00	160,971 78	
9	Canadien du Pacifique	3,415·30						
	Atlantique et Nord-Ouest 336·10							
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba 211·20							
	Rive-Nord 206·10							
	Saint-Laurent et Ottawa 56·50							
	Toronto, Grey et Bruce 188·70	5,085 40	4,526,292 20	9,354,480 47	601,995 73	1,090,217 22	15,572,985 62	
	Ontario et Québec 451·50							
	Credit-Valley 175·20							
	Pacifique d'Ontario-Ouest 26·60							
	Jonction de Guelph 15·00							
	Jonction de Toronto à l'Ave. Strachan 3·20							
10	Caraquette	68·00	4,793 07	13,664 25	1,798 99	.....	20,256 31	
11	Carillon et Grenville	13·00	2,966 36	292 80	.....	.....	3,259 16	
12	Ontario-Central	104·00	28,866 65	50,421 68	7,026 41	7,501 40	93,816 14	
13	Central du Nouveau-Brunswick	74·66	.....	.....	.....	.....	8,700 18	Pas de détails ; en exploitation une part. de l'année seulem.
14	Chatham	11·00	2,457 45	13,502 78	1,218 36	482 46	17,661 05	
15	Cie de ch. de fer et des houillères de Cumberland	32·00	8,627 31	35,919 86	1,454 03	67,933 60	113,934 80	
16	Comté de Drummond	12·50	709 10	13,564 82	.....	134 23	14,408 15	
17	Elgin, Petitcodiac et Havelock	28·00	1,038 96	4,495 76	334 80	35 00	5,904 52	Pendant 5 mois.
18	Erié et Huron	75·75	54,516 40	79,334 53	5,380 71	626 68	139,858 32	
19	Esquimalt et Nanaïmo	78·00	59,105 80	48,700 40	3,906 24	1,667 60	113,380 04	
20	Frédéricton et Cie du pont du ch. de fer de Ste-Marie	1·33	501 35	1,959 67	.....	.....	2,461 02	
21	Grand-Tronc 879·59							
	Buffalo et Lac Huron 162·00							
	G.-T., Baie Georgienne et Lac Erié 172·75							
	Montréal et Jonction de Champlain 81·25							
	Grand-Ouest 537·72							
	London et Port-Stanley 23·84							
	Wellington, Grey et Bruce 168·09							
	London, Huron et Bruce 68·89							

	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34·73						
	Midland	173·97	3,122·22	5,421,362 66	12,154,015 76	633,482 77	91,745 63	18,300,606 82
	Toronto et Nipissingue	111·50						
	Grande-Jonction	85·40						
	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46·50						
	Victoria	53·25						
	Nord	205·37						
	Nord et Jonction du Pacifique	111·37						
	Hamilton et Nord Ouest	173·90						
	Norfolk-Sud	17·00						
	Union Jacques-Cartier	6·50						
	Jonction de Madoc à Bridgewater	8·60						
22	Grand-Oriental	13·00	57·67	13,802 23	4,695 58	809 79	.....	19,307 60
	Montréal et Sorel	44·67						
23	Grand-Nord		18·00	1,441 16	2,302 99	147 84	.....	3,891 99
24	Hereford		53·50	4,588 17	29,099 19	96 21	.....	33,783 57
25	Joggins		13·50	2,743 47	14,664 92	84 36	138 23	17,630 98
26	Kent-Nord		34·00	4,210 25	10,080 50	850 25	.....	15,141 00
27	Kingston et Pembroke		112·75	36,462 00	111,590 00	8,818 00	11,925 00	168,795 00
28	Kingston, Napanee et Ouest		56·50	13,319 99	35,879 47	4,788 69	182 90	54,171 05
29	L'Assomption		3·00	1,172 15	250 77	259 30	.....	1,682 22
30	Lac Erié, Essex et Rivière Détroit		38·00	25,113 92	54,504 53	3,209 04	.....	82,827 49
31	Colonisation du Lac Témiscamingue		15·50	10,363 33	17,628 89	.....	1,928 02	29,920 24
32	Manitoba et Nord-Ouest	217·24	232·71	39,179 10	88,602 15	6,976 77	4,317 73	139,075 75
	Saskatchewan et Ouest	15·47						
33	Vallée de la Massawippi		34·00	54,492 09	81,526 35	1,971 90	1,500 00	139,490 34
34	Montréal et Lac Maskinongé		13·00	.....	.....	.....	.....	.....
35	Montréal et Jonction du Vermont		23·60	49,260 00	122,862 80	6,521 47	13,464 07	192,108 34
36	Nouveau-Brunswick	174·00	415·50	315,393 15	566,042 54	42,283 24	39,942 12	963,661 05
	Nouveau-Brunswick et Canada	127·00						
	Saint-Jean et Maine	92·00						
	Frédéricton	22·50						
37	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard		36·00	6,760 80	18,736 23	1,097 08	18 23	26,612 34
38	Pacifique-Nord et Manitoba		263·30	37,438 39	120,706 96	2,046 00	140 92	160,332 27
39	Nosbonsing et Nipissingue		5·50	.....	42,307 00	.....	320 00	42,627 00
40	Pontiac et Renfrew		4·25	.....	925 10	.....	.....	925 10
41	Pontiac et Jonction du Pacifique		59·30	16,290 12	17,808 53	2,358 24	374 54	36,831 43
42	Québec et Lac Saint-Jean		191·00	39,992 14	105,818 51	7,549 99	.....	153,360 64
43	Québec-Central		153·50	107,317 74	145,066 91	9,745 20	3,527 30	265,657 15
44	Québec, Montmorenci et Charlevoix		20·50	18,338 35	1,705 34	.....	.....	20,043 69
45	Salisbury et Harvey		52·00	6,113 64	13,040 88	2,394 16	659 17	22,207 85 Ci-dev. c. def. Albert.
46	Ligne Riveraine		82·50	11,799 72	15,952 80	2,070 33	536 84	30,359 69
47	Stanstead, Shefford et Chambly		43·00	16,945 05	38,432 06	5,153 44	989 29	61,519 84
48	Sainte-Catherine et Niagara-Central		12·35	5,523 64	10,727 59	.....	.....	16,251 23
49	Pont de Saint-Jean et prolongement du ch. de fer		1·75	22,486 81	31,609 78	1,040 44	.....	55,137 03
50	Sud-Est		260·00	187,197 15	364,965 22	17,828 61	19,538 61	589,529 59
	Montréal, Portland et Boston							
	Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent							
	A reporter		12,988·58	13,556,269 53	29,733,542 23	1,726,809 93	1,420,510 99	46,445,532 86

N° 6.—ETAT SOMMAIRE des recettes, etc.—*Fin.*

Numéro	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.	Transport des voyageurs.	Transport des marchandises.	Malles-poste et fret par messageries.	Autres sources.	Total.	Observations.
			$ ct	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
	Report	12,988·58	13,556,269 53	29,733,542 23	1,726,809 93	1,420,510 99	46,445,532 86	
51	Témiscouata	81·00	10,508 62	17,969 95	12,021 61	.....	40,500 18	
52	Mille-Iles	4·08	5,126 65	9,527 05	1,600 45	2,100 58	18,354 73	
53	Comtés de l'Ouest	67·00	40,034 24	21,469 30	5,417 63	355 84	67,277 01	
54	Windsor et Annapolis 84.00 Jonction de Windsor 32·00	116·00	119,829 53	139,279 63	12,127 77	624 80	271,861 73	
		13,256·66	13,731,768 57	29,921,788 16	1,757,977 39	1,423,592 21	46,843,826 51	

N° 7.—ETAT sommaire des frais d'exploitation pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

N°	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.	Entretien de la voie et des bâtiments, etc.	Service et réparations des locomotives.	Service et réparations des wagons.	Frais généraux d'exploitation.	Total.	Observations.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1	Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta	109·50	32,269 03	39,280 21	10,818 90	49,830 64	132,198 78	Ci-devant Cie de houille et de navigation Nord-Ouest.
2	Cie de chemin de fer et de navigation de la Baie de Quinté.	3·50	3,533 21	6,249 11	404 46	5,514 54	15,701 32	
3	Brantford, Waterloo et Lac Erié	17·00	2,041 93	2,234 45	101 86	3,392 29	7,770 53	
4	Bouctouche et Moncton	32·00	2,964 57	4,594 36	269 94	5,398 16	13,227 03	
5	Canada-Atlantique	138·00	52,480 58	133,532 95	33,884 35	122,188 81	342,086 69	
6	Canada-Est	116·00	15,292 43	12,961 06	1,000 91	11,999 16	41,253 56	Ci-devant Nord et Ouest du N.-Brunswick.
7	Canada-Sud	378·91	465,256 16	860,614 05	404,341 15	1,239,228 00	2,969,439 36	
8	Chemin de fer du gouvernement canadien :—							
	Intercolonial 891·00	1181·60	998,613 16	1,144,372 74	516,155 35	787,800 86	*3,481,472 97	*Y compris milles parcourus par les wagons, $34,530.86.
	Prolongement-Est 80·00		23,164 98	21,158 18	6,335 65	28,443 96	79,102 77	
	Ile du Prince-Edouard 210·60		126,316 17	60,907 99	20,331 46	58,930 23	266,485 85	
9	Canadien du Pacifique 3415·30							
	Atlantique et Nord-Ouest 336·10							
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba 211·20							
	Rive-Nord 206·10							
	Saint-Laurent et Ottawa 56·50							
	Toronto, Grey et Bruce 188·70	5085·40	2,006,237 38	3,314,817 50	521,823 77	3,581,287 80	9,424,166 45	
	Ontario et Québec 451·50							
	Credit-Valley 175·20							
	Pacifique d'Ontario-Ouest 26·60							
	Jonction de Guelph 15·00							
	Jonction de Toronto à Strachan Avenue 3·20							
10	Caraquet	68·00	9,324 85	8,718 72	1,394 74	6,177 83	25,616 14	
11	Carillon et Grenville	13·00	.....	.....	.....	.....	4,863 44	Pas de détails.
12	Ontario-Central	104·00	26,242 70	24,701 84	4,339 57	36,560 54	91,844 65	
13	Central du Nouveau-Brunswick	74·66	.....	.....	.....	.....	16,065 15	Pas de détails.
14	Chatham	11·00	1,720 71	2,251 15	.....	1,536 87	5,508 73	
15	Cie de chemin de fer et houille de Cumberland	32·00	19,355 08	27,524 79	4,749 45	11,890 12	63,519 44	
16	Comté de Drummond	12·50	2,330 00	4,892 14	286 56	1,609 33	9,118 03	
17	Elgin, Peticodiac et Havelock	28·00	1,812 38	1,452 41	629 83	1,548 12	5,442 74	Pour cinq mois.
18	Erié et Huron	75·75	25,003 62	31,344 90	4,825 76	35,214 30	96,388 58	
19	Esquimalt et Nanaïmo	78·00	43,551 84	29,103 84	8,141 25	35,447 63	116,244 56	
20	Frédéricton et Cie du pont du chemin de fer de Ste-Marie	1·33	.....	.....	.....	1,300 00	1,300 00	
21	Grand-Tronc 879·59							
	Buffalo et Lac-Huron 162·00							
	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erié 172·75							
	Montréal et Jonction de Champlain 81·25							
	Grand-Occidental 537·72							
	London et Port-Stanley 23·84							
	A reporter	7551·15	3,857,510 78	5,730,712 39	1,539,834 96	6,025,299 19	17,208,816 77	

N° 7.—ETAT sommaire des frais d'exploitation pour l'exercice terminé le 30 juin 1890—*Suite.*

Numero	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.	Entretien de la voie et des bâtiments, etc.	Service et réparations des locomotives.	Service et réparations des wagons.	Frais généraux d'exploitation.	Total.	Observations.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
	Report	7551·15	3,857,510 78	5,730,712 39	1,539,834 96	6,025,299 19	17,208,816 77	
	Wellington, Grey et Bruce 168·09							
	London, Huron et Bruce 68·89							
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell 34·73							
	Midland 173·97	3122·22	2,506,371 70	4,373,979 62	1,328,134 39	4,634,160 76	12,842,646 47	
	Toronto et Nipissingue 111·50							
	Grande-Jonction 85·40							
	Whitby, Port-Perry et Lindsay 46·50							
	Victoria 53·25							
	Nord 205·37							
	Nord et Jonction du Pacifique 111·37							
	Hamilton et Nord-Ouest 173·90							
	Norfolk-Sud 17·00							
	Union Jacques-Cartier 6·50							
	Jonction de Madoc à Bridgewater 8·60							
22	Grand-Oriental 13·00	57·67	3,329 60	5,730 15	1,995 38	8,082 97	19,138 10	
	Montréal et Sorel 44·67							
23	Grand-Nord	18·00	1,899 43	.....	.....	824 00	2,723 43	
24	Hereford	53·50	.....	.....	.....	.....	25,745 80	Pas de détails.
25	Joggins	13·50	2,889 73	4,803 47	319 65	2,911 79	10,924 64	
26	Kent-Nord	34·00	3,[illegible]00 00	5,750 00	370 00	2,700 50	12,320 50	
27	Kingston et Pembroke	112·75	19,273 00	52,227 00	13,236 00	38,403 00	123,139 00	
28	Kingston, Napanee et Ouest	56·50	9,761 97	16,798 03	2,371 92	15,502 18	44,434 10	
29	L'Assomption	3·00	169 95	1,170 64	46 49	722 99	2,110 07	
30	Lac Erié, Essex et Rivière Détroit	38 00	12,780 56	19,810 23	2,878 64	21,120 70	56,590 13	
31	Colonisation du Lac Témiscamingue	15·50	9,868 99	1,587 50	1,616 85	4,113 28	17,186 62	
32	Manitoba et Nord-Ouest 217·24	232·71	64,760 46	40,622 84	11,320 70	50,165 39	166,869 39	
	Saskatchewan et Ouest 15·47							
33	Vallée de Massawippi	34·00	29,860 12	34,808 70	8,157 45	30,936 35	103,762 62	
34	Montréal et Lac Maskinongé	13·00	.....	.....	.....	.....	.....	
35	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	14,390 40	46,558 86	29,854 29	35,763 96	126,567 51	
36	Nouveau-Brunswick 174·00							
	Nouveau-Brunswick et Canada 127·00	415·50	201,124 51	224,976 23	44,994 09	192,464 82	663,559 65	
	Saint-Jean et Maine 92·00							
	Frédéricton 22·50							
37	Nouveau-Brunswick et l'Ile du Prince-Edouard	36·00	4,774 58	5,788 04	198 06	2,704 63	13,465 31	
38	Pacifique du Nord et Manitoba	263·30	25,497 64	32,699 13	3,702 11	45,592 58	107,491 46	
39	Nosbonsing et Nipissingue	5·50	7,915 57	13,117 62	2,882 00	19,780 60	43,695 79	
40	Pontiac et Renfrew	4·25	1,163 36	2,149 24	24 48	.....	3,337 08	

41 Pontiac et Jonction du Pacifique	59·33	17,629 30	7,669 66	1,709 56	6,527 88	33,536 40	
42 Québec et Lac Saint-Jean	191·00	45,294 84	49,651 13	12,017 59	30,744 89	137,708 45	
43 Québec-Central	153·50	53,505 13	54,146 83	15,594 49	75,324 21	198,570 66	
44 Québec, Montmorenci et Charlevoix	20·50	3,412 46	8,659 74	1,581 91	8,959 17	22,613 28	
45 Salisbury et Harvey	52·00	11,960 19	9,206 65	150 00	5,733 92	27,050 76	Ci-devant Albert
46 Ligne Riveraine	82·50	14,951 63	11,941 07	7,658 40	11,715 12	46,266 22	
47 Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	21,564 00	16,113 07	3,034 35	19,262 09	59,973 51	
48 Sainte-Catherine et Niagara-Central	12·35	3,925 49	5,174 70	.....	7,888 91	16,989 10	
49 Pont de Saint-Jean et prolongement de chemin de fer	1·75	.....	.....	.....	.....	.....	Exploité par la Cie de ch. de fer du Nouveau-Brunswick.
50 Sud-Est; Montréal, Portland et Boston; Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent	260·00	121,052 54	156,673 61	48,892 10	152,947 76	479,566 01	
51 Témiscouata	81·00	14,790 80	13,639 83	1,425 06	18,256 87	48,112 56	
52 Mille-Iles	4·08	3,727 88	3,961 57	5,643 74	.....	13,333 19	
53 Comtés de l'Ouest	67·00	25,353 17	13,964 83	3,822 29	13,100 18	56,240 47	
54 Windsor et Annapolis 84·00; Jonction de Windsor 32·00	116·00	82,725 19	38,873 70	11,715 54	45,551 39	178,865 82	
	13,256·66	7,196,734 97	11,002,966 08	3,105,182 49	11,527,162 08	32,913,350 87	

N° 8.—SOMMAIRE DES ACCIDENTS

Numéro.	Nom du chemin de fer.		Nombre de milles.	Voyageurs, employés ou autres.	Tombés des wagons ou de la locomotive		Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la loc. en mouv.	
					Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	*Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta		109.50					
2	Cie de ch. de fer et de navigation de la Baie de Quinté		3·50					
3	Brantford, Waterloo et Lac Erié		17·00					
4	Bouctouche et Moncton		32·00					
5	Canada-Atlantique		138·00	Employés	1			1
				Autres	1		1	
6	†Canada-Est		116·00					
7	Canada-Sud		378·91	Voyageurs		2		2
				Employés		1		
				Autres				2
8	Chemins de fer du governement canadien—		1,181·60					
	Intercolonial	891·00		Voyageurs		1		1
				Employés	5	15		5
				Autres			1	2
	Prolongement-Est	80·00		Voyageurs			1	
	Ile du Prince-Edouard	210·0		Voyageur				1
				Employé				
9	Canadien du Pacifique	3,415·30						
	Atlantique et Nord-Ouest	336·10						
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	211·20						
	Rive-Nord	206·10						
	Saint-Laurent et Ottawa	56·50						
	Toronto, Grey et Bruce	188·70	5,085·40	Voyageurs	3	7		2
				Employés	3	19	4	5
	Ontario et Québec	451·50		Autres		2	1	5
	Credit-Valley	175·20						
	Pacifique d'Ontario-Ouest	26·60						
	Jonction de Guelph	15·00						
	Jonction de Toronto à l'Avenue Strachan	3·20						
10	Caraquette		68·00					
11	Carillon et Grenville		13·00					
12	Ontario-Central		104·00	Employé		1		
13	Central du Nouveau-Brunswick		74·66	Employé				
14	Chatham		11·00					
15	Cie de chemin de fer et de houille de Cumberland		32·00					
16	Drummond		12·50	Voyageur	1			
17	Elgin, Petitcodiac et Havelock		28·00					
18	Erié et Huron		75·75	Autre				
19	Esquimalt et Nanaïmo		78·00					
20	Frédéricton et Cie du ch. de fer et du pont de Ste-Marie		1·33					
21	Grand-Tronc	879·59						
	Buffalo et Lac Huron	162·00						
	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erié	178·75						
	Montréal et Jonction de Champlain	81·25						
	Grand-Occidental	537·72						
	London et Port-Stanley	23·84						
	Wellington, Grey et Bruce	168·09						
	London, Huron et Bruce	68·89						
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34·73						
	Midland	173·97	3,122·22	Voyageurs	1	2	3	12
	Toronto et Nipissingue	111·50		Employés	14	18	2	16
	Grande-Jonction	85·40		Autres	2	3	8	6
	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46·50						
	Victoria	53·25						
	Nord	205·37						
	Nord et Jonction du Pacifique	111·37						
	A reporter		10,673·37		31	71	21	60

*Ci-devant Cie de Houille et de Navigation Nord-Ouest. †Ci-devant Nord et Ouest du Nouv.-Brunswick.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

A l'ouvrage ou sur la voie, formation des convois.		Sortant les bras ou la tête par les fenêtres.		Attelant des wagons.		Collisions, ou déraillements.		Passant ou étant sur la voie.		Explosions.		Frappant sur des ponts.		Autres circonstances		Totaux.		
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
																		1
																		2
																		3
																		4
1					7											2	8	5
								2								4		6
								1								1	4	
1	3				18	1	2								1	2	25	7
	1							9	2							9	5	8
																	2	
1	17				47	3	11	3	4					1	53	13	152	
								8	5					1	3	10	10	
																1		
																	1	
					1			1								1	1	
															6	3	18	
3				3	116	6	37	2	2			1	2	4	55	26	236	9
								22	18					4	8	27	33	
																		10
																		11
																	1	12
					1												1	13
																		14
																		15
																1		16
																		17
									1								1	18
																		19
																		20
						1	13								1	5	28	
	3		2	4	151	3	7	8	7				2	3	17	34	223	21
								56	36					2	3	68	48	
6	24		2	7	341	14	73	112	75			1	4	15	147	207	797	

N° 8.—SOMMAIRE DES ACCIDENTS

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Voyageurs, employés ou autres.	Tombés des wagons ou de la locomotive. Tués.	Tombés des wagons ou de la locomotive. Blessés.	Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la loc. en mouv. Tués.	Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la loc. en mouv. Blessés.
	Report	10,673·37		31	71	21	60
	Hamilton et Nord-Ouest 173·90 Norfolk-Sud 17·00 Jonction de Madoc à Bridgewater 8·60 Union Jacques-Cartier 6·50						
22	Grand-Oriental 13·00 Montréal et Sorel 44·67	57·67					
23	Grand-Nord	18·00					
24	Hereford	53·50					
25	Joggins	13·50					
26	Kent-Nord	34·00					
27	Kingston et Pembroke	112·75					
28	Kingston, Napanee et Ouest	56·50	Employés				1
29	L'Assomption	3·00					
30	Lac Erié, Essex et Détroit	38·00	Autre	1			
31	Colonisation du Lac Témiscamingue	15·50					
32	Manitoba et Nord-Ouest 217·24 Saskatchewan et Ouest 15·47	232·71	Employés				
33	Vallée de la Massawippi	34·00					
34	Montréal et Lac Maskinongé	13·00					
35	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	Employe Autre				1
36	Nouveau-Brunswick 174·00 Nouveau-Brunswick et Canada 127·00 Saint-Jean et Maine 92·00 Frédéricton 22·50	415·50					
37	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	36·00					
38	Pacifique-Nord et Manitoba	263·30	Employé				
39	Nosbonsing et Nipissingue	5·50					
40	Pontiac et Renfrew	4·25					
41	Pontiac et Jonction du Pacifique	59·33					
42	Québec et Lac Saint-Jean	191·00	Employés	2			
43	Quebec-Central	153·50	Voyageurs Employés Autres				
44	Quebec, Montmorenci et Charlevoix	20·50					
45	*Salisbury et Harvey	52·00					
46	Ligne Riveraine	82·50	Employé				
47	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00					
48	Ste-Catherine et Niagara-Central	12·35					
49	Cie de Pont de Saint-Jean et de prolongem. de ch. de fer.	1·75					
50	Sud-Est— Montréal, Portland et Boston Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent	260·00	Employés Autres	1	3		3
51	Témiscouata	81·00					
52	Mille-Iles	4·08					
53	Comtés de l'Ouest	67·00	Voyageur Employé				
54	Windsor et Annapolis 84·00 Embranchement de Windsor 32·00	116·00	Autres				
		13,256·66		35	74	21	65

Ci-devant Albert.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1890—*Fin.*

A l'ouvrage ou sur la voie, formation des convois.		Sortant les bras ou la tête par les fenêtres.		Attelant des wagons.		Collisions ou déraillements.		Passant ou étant sur la voie.		Explosions.		Frappant sur des ponts.		Autres causes.		Totaux.		
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
6	24	....	2	7	341	14	73	112	75	...	...	1	4	15	147	207	797	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	22
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	23
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	24
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	25
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	26
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	27
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	....	3	28
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	29
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	30
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	31
....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	2	32
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	33
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	34
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	35
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	36
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	37
....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	38
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	39
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	40
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	41
....	1	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	3	1	42
....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	
....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	43
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	....	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	44
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	45
....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	46
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	47
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	48
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	49
....	....	....	1	....	14	....	....	....	....	....	....	....	....	....	4	1	25	50
....	....	....	....	....	....	....	....	2	1	....	....	....	....	....	2	2	3	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	51
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	52
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	53
....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	
....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	54
6	25	...	3	7	359	14	74	117	76	....	....	1	4	16	158	217	838	

N° 9.—Voies ferrées appartenant à des propriétaires de mines de houille et de fer, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Nom.	Longueur de la voie.	Largeur.	Nombre de locomotives.	Nombre de wagons.	Observations.
	Milles.	Pieds.			
Nouvelle-Ecosse.					
Cie houillère Intercoloniale	8·00	4·8½	4	168	
Cie houillère d'Acadie	6·00	4·8½	2	.....	Wagons fournis par l'Intercolonial.
Cie de fer de Londonderry	11·00	4·8½	3	31	
do do	3·00	3·0	2	25	
Albion	3·00	4·8½	2	50	
	31·00		13	274	
Cap-Breton.					
Old Bridgeport	·63	4·8½	....	.....	Matériel roulant fourni par la Cie de chemin de fer et de houille Internationale.
Association générale des mines—					
Sidney	4·80	4·8½	3	210	
Victoria	5·00	4·8½	2	127	
Sidney et Louisburg	43·00	3·0	4	253	Seulement 11 milles en exploitation.
Gowrie	1·50	3·6	2	123	
Internationale	12 00	4·8½	3	178	
Calédonia	2·25	4·8½	2	120	
	69·18		16	1,011	

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer —construits et en voie de construction—par les gouvernements, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Albert (maintenant Salisbury et Harvey)	15,000 00		14,665 45			
Albert-Sud			51,200 00			
Baie des Chaleurs			620,000 00			
Belleville et Hastings-Nord			22,400 00			
Jonction de Beauharnois			96,000 00			
Brantford, Waterloo et Lac Erié			57,600 00			
Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie			192,000 00			
Bouctouche et Moncton			102,400 00			
Canada-Atlantique			314,400 00			
Canada-Central			1,525,250 00			
Canadien du Pacifique			55,172,713 71			
Cap-Breton			3,019,752 61			
Caraquette			224,000 00			
Central du Nouveau-Brunswick			225,912 54			
Embranchement de Chatham			24,439 84			
Vallée de Cornwallis			44,800 00			
Compagnie de chemin de fer et de houille de Cumberland			44,800 00			
Comté de Drummond			187,200 00			
Dominion Lime Company			22,400 00			
Prolongement-Est			1,318,731 49			
Elgin, Petitcodiac et Havelock			82,652 82			
Erié et Huron			96,000 00			
Esquimalt et Nanaïmo			750,000 00			
Cie du pont du chemin de fer de Frédéricton et Sainte-Marie	300,000 00		30,000 00			
Grand-Tronc	15,142,633 33					
do Baie Georgienne et Lac Erié			48,000 00			
Grand-Oriental			229,500 00			
Grand-Nord			112,000 00			
Jonction de Guelph			51,200 00			
Embranchement de Harvey			9,600 00			
Hereford			156,800 00			
Intercolonial			48,624,018 47			
International			156,800 00			
Irondale, Bancroft et Ottawa			160,000 00			
Union Jacques-Cartier			20,000 00			
A reporter	15,457,633 33		113,807,226 93			

N° 10. --ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	15,457,633 33		113,807,236 93			
Joggins			42,400 00			
Kent-Nord			58,334 87			
Kingston et Pembroke			48,000 00			
L'Assomption			11,200 00			
Lac Erié, Essex et Détroit			118,400 00			
Colonisation du Lac Témiscamingue			177,200 00			
Leamington et Sainte-Claire			51,200 00			
Basses Laurentides			217,600 00			
Vallée de la Massawippi			80,000 00			
Montréal et Lac Maskinongé			42,200 00			
Montréal et Jonction de Champlain			103,600 00			
Montréal et Ottawa			96,000 00			
Montréal et Sorel			112,000 00			
Montréal et Ouest			361,270 00			
Napanee, Tamworth et Québec (maintenant Kingston, Napanee et Ouest)			204,400 00			
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard			118,400 00			
Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick (maintenant Canada-Est)			320,000 00			
Nord et Jonction du Pacifique			1,320,000 00			
Central, Nouvelle-Ecosse			256,000 00			
*Ontario et Québec						
Ottawa et Vallée de la Gatineau			320,000 00			
Pontiac et Jonction du Pacifique			337,000 00			
Pontiac et Renfrew			19,200 00			
Port-Arthur, Duluth et Ouest			271,200 00			
Ile du Prince-Edouard			3,741,780 89			
Québec et Lac Saint-Jean			1,003,495 00			
Québec-Central			348,342 00			
Québec, Montmorenci et Charlevoix			96,000 00			
Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, Québec à Montréal			†954,000 00			
do do Montréal à Ottawa			†1,440,000 00			
Sainte-Catherine et Niagara-Central			147,200 00			
Saint-Louis, Richibouctou et Bouctouche			22,400 00			
Pont de Saint-Jean et prolongement du chemin de fer	433,900 00					
Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup			140,800 00			
Compagnie de Tunnel Saint-Clair			375,000 00			

* Avec le Pacifique d'Ontario-Ouest.

Norfolk-Sud			54,400 00			
Vallée de Stewiacke et Lansdowne			80,000 00			
Témiscouata			649,200 00			
Mille-Iles			54,400 00			
Vallée de la Tobique			89,600 00			
Toronto, Grey et Bruce			18,656 00			
Pacifique d'Ontario-Ouest			256,000 00			
Comtés de l'Ouest			500,000 00			
Windsor et Annapolis			1,089,674 00			
		15,891,533 33		129,553,789 69		
GOUVERNEMENT D'ONTARIO.						
Canada-Atlantique			270,000 00			
Canada-Central			1,479,000 00			
Canada-Sud			147,858 65			
Ontario-Central			126,500 00			
Cobourg, Blairton et Marmora	26,000 00		18,740 00			
Credit-Valley			531,000 00			
Erié et Huron			83,000 00			
Grande-Junction			182,500 00			
Baie Georgienne et Lac Erié			336,000 00			
Hamilton et Nord-Ouest			565,020 00			
Kingston et Pembroke			456,493 00			
London, Huron et Bruce			178,638 08			
Midland			168,350 20			
Nord			196,188 00			
Port-Arthur, Duluth et Ouest			150,000 00			
Toronto et Nipissingue			105,212 00			
Jonction du Lac Simcoe			53,000 00			
Toronto, Grey et Bruce			375,282 00			
Victoria			312,000 00			
Wellington, Grey et Bruce			241,276 00			
Whitby, Port-Perry et Lindsay			94,957 59			
		26,000 00		6,071,007 52		
GOUVERNEMENT DE QUÉBEC.						
Baie-des-Chaleurs			700,000 00			
Grand-Oriental			156,000 00			
Comté de Drummond			156,000 00			
Hereford			46,920 00			
International			391,122 02			
Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent			380,000 00			
Compagnie de chemin de fer de Colonisation du Lac Témiscamingue			177,200 00			
L'Assomption			7,350 00			
Lévis et Kennebec			†			
A reporter		15,917,533 33	2,014,592 02	135,624,797 21		

* Le gouvernement fédéral paie au gouvernement de Québec 5 pour 100 par année sur ces deux montants.

† Y compris Québec-Central.

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report		15,917,533 33	2,014,592 02	135,624,797 21		
GOUVERNEMENT DE QUÉBEC—*Fin.*						
Basses-Laurentides			168,000 00			
Vallée de Missisquoi			228,000 00			
Montréal et Jonction de Champlain			329,073 00			
Montréal et Ottawa			70,000 00			
Montréal, Portland et Boston			197,582 00			
Montréal et Ouest			350,000 00			
Montréal et Lac Maskinongé			65,000 00			
Ottawa et Vallée de la Gatineau			320,000 00			
Pontiac et Jonction du Pacifique			600,000 00			
Québec et Lac Saint-Jean			2,184,000 00			
Québec-Central			1,041,250 00			
Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	3,722,956 00		727,000 00			
Québec, Montmorenci et Charlevoix			162,000 00			
Sud-Est			444,000 00			
Témiscouata			462,000 00			
Waterloo et Magog (maintenant Atlantique et N.-O.—C.C.P.)			92,000 00			
		3,722,956 00		9,454,497 02		
GOUVERNMENT DU NOUVEAU-BRUNSWICK.						
Albert (maintenant Salisbury et Harvey)			455,000 00			
Albert-Sud			52,500 00			
Bouctouche et Moncton			96,000 00			
Caraquette			180,000 00			
Central du Nouveau-Brunswick			132,000 00			
Embranchement de Chatham			32,000 00			
Frédéricton			230,000 00			
Grand-Sud (maintenant Ligne Riveraine)			425,000 00			
Embranchement de Harvey (maintenant Salisbury et Harvey)			9,000 00			
Kent-Nord			135,000 00			
Nouveau-Brunswick			76,000 00			
Nouveau-Brunswick et Canada			575,000 00			
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard			108,000 00			
Nord et Ouest (maintenant Canada-Est)			321,500 00			
Petitcodiac et Elgin (Elgin, Petitcodiac et Havelock)			107,500 00			

Saint-Martin et Upham			145,665 00			
Pont de Saint-Jean et prolongement du chemin de fer			5,181 01			
Saint-Jean et Maine			‡880,000 00		300,000 00	
Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup			195,000 00			
Saint-Louis, Richibouctou			21,000 00			
Témiscouata			36,000 00			
				4,217,346 01		300,000 00
GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ECOSSE.						
Vallée de Cornwallis			44,800 00			
Cie de ch. de fer et de houille d'Halifax et du Cap-Breton (Prolong.-Est)			643,545 00			
Joggins			38,400 00			
Central de la Nouvelle-Ecosse			411,119 94			
Springhill et Parrsboro' (Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland)			189,030 93			
Vallée de Stewiacke et Lansdowne			80,000 00			
Comtés de l'Ouest	50,000 00		679,100 00			
		50,000 00		2,085,995 87		
GOUVERNEMENT DU MANITOBA.						
Manitoba et Nord-Ouest	739,000 00					
Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	900,000 00					
Nord du Pacifique et Manitoba			533,300 00			
Saskatchewan et Ouest	50,000 00			533,300 00		
Winnipeg et Baie-d'Hudson	256,000 00					
		1,945,000 00				
GOUVERNEMENT DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.						
Canadien du Pacifique			37,500 00			
				37,500 00		
Total, aide des gouvernements		21,635,489 33		151,953,436 91		300,000 00

‡Accordé au ci-devant chemin de fer Européen et Nord-Américain.

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités, 30 juin 1890.

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
ONTARIO.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Deseronto	Compagnie de Navigation de la Baie de Quinté				5,000 00		
Ville de Brantford	Brantford, Waterloo et Lac Erié			25,000 00			25,000 00
Township de Oakland	do do			9,000 00			
Village de Waterford	do do			5,000 00			
					39,000 00		
Ville de Brockville	Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie			36,000 00			
Elizabethtown	do do			7,000 00			
En arrière de Yonge et Escott	do do			15,000 00			
do Leeds et Lansdowne	do do			5,000 00			
Bastard et Burgess	do do			28,000 00			
Crosby-Sud	do do			6,000 00			
Village de Newboro'	do do			4,000 00			
Crosby-Nord	do do			15,000 00			
					116,000 00		
Diverses municipalités	Buffalo et Lac Huron			966,000 00			
					966,000 00		
Renfrew	Canada-Central					30,000 00	
Horton	do					7,500 00	
Admaston	do					5,000 00	
							42,500 00
Comté d'Elgin	Canada-Sud			200,000 00			
Township de Townsend	do			30,000 00			
do Durham	do			15,000 00			
do Anderdon	do			15,000 00			
Ville de Saint-Thomas	do			25,000 00			
Township de Malden	do			15,000 00			
Ville d'Amherstburg	do			15,000 00			
Norwich-Sud	do			7,500 00			
					322,500 00		
Sault Sainte-Marie	Canadien du Pacifique				20,000 00		
Northumberland et Durham	Cobourg, Blairton et Marmora			113,500 00			
					113,500 00		
Village de Trenton	Ontario-Central			10,000 00			
Village de Wellington	do			2,500 00			
Ville de Picton	do			21,000 00			
Comté de Prince-Edouard	do			60,000 00			
					93,500 00		

do Oxford	Credit-Valley		200,000 00			
do Wellington	do		135,000 00			
do Waterloo	do		110,000 00			
do Peel	do		75,000 00			
do Halton	do		70,000 00			
Cité de Toronto	do		350,000 00			
do Saint-Thomas	do		50,000 00			
Ville de Milton	do		30,000 00			
do Brampton	do		20,000 00			
do Ingersoll	do		10,000 00			
do Orangeville	do		15,000 00			
Village de Streetsville	do		20,000 00			
				1,085,000 00		
County de Kent	Erié et Huron		155,000 00			
Ville de Chatham	do		30,000 00			
do Dresden	do		20,500 00			
do Blenheim	do		11,000 00			
Village de Wallaceburg	do		11,000 00			
Township de Sombra	do		14,000 00			
do Sarnia	do		16,000 00			
				257,500 00		
do Woodhouse	Baie Georgienne et Lac Erié		15,000 00			
Ville de Simcoe	do	do	10,000 00			
Township de Norwich-Sud	do	do	10,000 00			
do do Nord	do	do	} 40,000 00			
Ville de Woodstock	do	do				
Township d'Oxford-Est	do	do	25,000 00			
do Woodstock	do	do	25,000 00			
Ville de Woodstock	do	do	} 60,000 00			
do Stratford	do	do				
Comté de Perth	do	do	120,000 00			
Township de Mornington	do	do	40,000 00			
do Elma	do	do	10,000 00			
Ville de Listowel	do	do	15,000 00			
Township de Wallace	do	do	10,000 00			
Ville de Palmerston	do	do	30,000 00			
Township de Minto	do	do	25,000 00			
Ville de Harriston	do	do	20,000 00			
Township de Normandy	do	do	80,000 00			
do Bentwick	do	do	65,000 00			
do Brant	do	do	20,000 00			
do Elderslie	do	do	45,000 00			
do Arran	do	do	45,000 00			
do Amabel	do	do	43,000 00			
do Kippel	do	do	32,000 00			
do Albermarle	do	do	10,000 00			
Ville de Mount Forest	do	do	22,000 00			
Township de Egremont	do	do	60,000 00			
	A reporter		877,000 00	3,018,000 00	.....	67,500 00

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
ONTARIO—*Suite.*	Report			877,000 00	3,018,000 00		
Township de Glenelg	Baie Georgienne et Lac Erié			20,000 00			67,500 00
Ville de Durham	do do			32,000 00			
					929,000 00		
Cité de Belleville	Grande Jonction			150,000 00			
Village de Stirling	do			5,000 00			
Township de Rawdon	do			15,000 00			
do Seymour	do			35,000 00			
do Percy	do			} 8,000 00		50,000 00	
do Asphodel	do						
					213,000 00		50,000 00
Cité de Guelph	Jonction de Guelph	155,000 00	155,000 00			20,000 00	
							20,000 00
Comté de Frontenac	Kingston et Pembroke			170,000 00			
Cité de Kingston	do do			318,000 00			
Village de Renfrew	do do			3,000 00			
					491,000 00		
Cité de Hamilton	Hamilton et Nord-Ouest			99,733 00			
Comté d'Halton	do do			75,791 00			
Village de Georgetown	do do			11,289 00			
Comté de Peel	do do			30,974 00			
do Simcoe	do do			354,007 00			
Ville de Collingwood	do do			12,084 00			
Township d'Innisfil	do do			22,592 00			
do Woodhouse	do do			20,740 00			
do Adjala	do do			2,500 00			
do Essa	do do			2,500 00			
do Tossoronto	do do			10,000 00			
do Mulmur	do do			5,000 00			
Village d'Alliston	do do			8,000 00			
Cité de Hamilton	do do					100,000 00	
Township de Nottawasaga	do do			20,386 00			100,000 00
					675,596 00		
do Colchester-Sud	Lac Erié, Essex et Rivière Détroit			20,000 00			
do Garfield	do do			15,000 00			
Village de Kingsville	do do			10,000 00			
					45,000 00		

Township de Gwillimbury-Est	Jonction du Lac Simcoe			45,000 00			
do do Nord	do do			20,000 00			
do Georgina	do do			20,000 00			
do Whitechurch	do do			15,000 00			
					100,000 00		
Village de Leamington	Leamington et Ste-Claire			12,000 00			
Township de Morven	do do			15,000 00			
Village de Comber	do do			6,000 00			
					33,000 00		
Township de London	London, Huron et Bruce			15,000 00			
do Stephen	do do			17,500 00			
do Osborne	do do			25,000 00			
do Hay	do do			15,000 00			
do Goderich	do do			15,000 00			
do Wawanosh-Est	do do			25,000 00			
do Hallet	do do			25,000 00			
do Tuckersmith	do do			10,000 00			
do Turnberry	do do			5,000 00			
do Morris	do do			10,000 00			
do Stanley	do do			10,000 00			
Village de Clinton	do do			20,000 00			
do Exeter	do do			10,000 00			
do Kincardine et Wigan	do do			9,000 00			
Cité de London	do do			100,000 00			
					311,500 00		
Township de Thorah	Midland			50,000 00			
Ville de Port-Hope	do			30,000 00			
Township d'Orillia et Matchedash	do			12,500 00			
Ville d'Orillia	do			12,500 00			
Township de Tay	do			21,370 85			
Village d'Omemee	do			2,000 00			
Township de Mara	do			12,500 00			
Ville de Peterborough	do			4,000 00			
					144,870 85		
do Napanee	*Napanee, Tamworth et Québec			30,000 00			
Village de Newburgh	do do			7,500 00			
Township de Camden	do do			30,000 00			
do Sheffield	do do			15,000 00			
Cité de Kingston	do do			75,000 00			
					157,500 00		
do Toronto	Nord			100,000 00		190,000 00	
Comté de Simcoe	do					200,000 00	
Ville de Barrie	do			30,000 00			
do Orillia	do			12,500 00			
Townships de Collingwood, Euphrasia et Saint-Vincent	do			99,480 00			
					241,980 00		390,000 00
	A reporter		155,000 00	35,000 00	6,360,446 85		627,500 00

* A présent Kingston, Napanee et Ouest.

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Subscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
ONTARIO—*Suite.*	Report		155,000 00	35,000 00	6,360,446 85		627,500 00
Ville de Smith's Falls	Ontario et Quebec			25,000 00			
do Merrickville	do			10,000 00			
Township de Winchester-Ouest	do			15,000 00	50,000 00		
Ville de Port-Arthur	Port-Arthur, Duluth et Ouest			25,000 00			
Municipalité de Norbery	do do			15,000 00	40,000 00		
Ville de Simcoe	Norfolk-Sud			5,000 00			
Township de Charlotteville	do			20,000 00			
do Walshingham-Sud	do			40,000 00	65,000 00		
Cité de Sainte-Catherine	Ste-Catherine et Niagara-Central.	80,000 00	80,000 00	80,000 00			
Ville de Thorold	do do			20,000 00	100,000 00		
Cité d'Ottawa	Saint-Laurent et Ottawa	200,000 00				60,000 00	
Ville de Prescott	do do	100,000 00	300,000 00			30,000 00	90,000 00
do Gananoque	Mille-Iles				10,000 00		
Cité de Toronto	Toronto et Nipissingue			150,000 00			
Township de Scarboro'	do do			10,000 00			
do Markham	do do			30,000 00			
do Uxbridge	do do			50,000 00			
do Scott	do do			10,000 00			
do Brock	do do			50,000 00			
do Eldon	do do			44,000 00			
do Bexley	do do			15,000 00			
do Somerville	do do			15,000 00			
Townships de Luxton, Digby et Langford	do do			12,500 00			
Ville de Uxbridge	do do			2,000 00	388,500 00		
Albion	Toronto, Grey et Bruce			40,000 00			
Caledon	do do			45,000 00			
Mono	do do			45,000 00			
Amaranth	do do			30,000 00			

Arthur	do	do			35,000 00			
Orangeville	do	do			15,000 00			
Mount-Forest	do	do			20,000 00			
Toronto	do	do			350,000 00			
Comté de Grey (Groupe)	do	do			300,000 00			
Owen-Sound	do	do			5,000 00			
Minto	do	do			15,000 00			
Howick	do	do			35,000 00			
Gorrie et Wroxeter	do	do			5,000 00			
Teeswater	do	do			5,000 00			
Culross	do	do			38,000 00			
Turnbury	do	do			5,000 00			
						988,000 00		
Ville de Lindsay	Victoria				85,000 00			
Village de Fenelon-Falls	do				25,000 00			
Township de Verulam et Somerville	do				22,000 00			
Comté de Haliburton	do				54,000 00			
						186,000 00		
Fergus	Wellington, Grey et Bruce				10,000 00			
Peel	do	do			40,000 00			
Elora	do	do			10,000 00			
Maryboro'	do	do			40,000 00			
Nichol	do	do			10,000 00			
Wallace	do	do			35,000 00			
Minto	do	do			65,000 00			
Bruce	do	do			278,000 00			
Howick	do	do			20,000 00			
Listowell	do	do			15.000 00			
Grey	do	do			35,000 00			
Elma	do	do			30,000 00			
Morris	do	do			30,000 00			
Wawanosh-Ouest	do	do			18,000 00			
Ashfield	do	do			10,000 00			
Turnbury	do	do			28,000 00			
Kincardine	do	do			8,000 00			
						682,000 00		
Ville de Whitby	Whitby, Port-Perry et Lindsay				70,000 00			
Township de Whitby	do	do			15,000 00			
do Reach	do	do			30,000 00			
do Scugog	do	do			2,000 00			
Comté de Victoria	do	do			85,000 00			
Village de Port-Perry	do	do			20,000 00			
Cie Manufacturière	do	do			94 93			
						222,094 93		
				535,000 00				
						9,092,041 78	.....	717,500 00

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
		$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
QUÉBEC.							
Farnham	Canadien du Pacifique				20,000 00		
Ville de Nicolet	Comté de Dummond			10,000 00			
Municipalité de Saint-Léonard	do			5,000 00			
					15,000 00		
Paroisse de Saint-Antoine	Grand-Oriental			10,000 00			
do Saint-Denis	do			10,000 00			
					20,000 00		
Paroisse de Sainte-Sophie	Grand-Nord			4,000 00			
Village de New-Glasgow	do			2,000 00			
					6,000 00		
Comté de Compton	International					225,000 00	
Saint-Pie	Lac Champlain et Saint-Laurent			20,000 00			225,000 00
L'Ange-Gardien	do do			10,000 00			
Saint-Paul	do do			6,000 00			
Philipsburg	do do			15,000 00			
					51,000 00		
Cité de Trois-Rivières	Basses-Laurentides				25,000 00		
Ascot	Vallée de la Massawippi					40,000 00	
Hatley	do					25,000 00	
Township de Melbourne et Brompton Gore							65,000 00
Township d'Ely	Missisquoi et vallée de la riv. Noire					25,000 00	
do de Stukeley-nord	do do					20,000 00	
do de Bolton	do do					20,000 00	
	do do					20,000 00	
	Montréal et Jonction Champlain				21,174 00		85,000 00
Canton de Chambly	Montréal, Portland et Boston			15,000 00			
Bassin do	do do			10,000 00			
					25,000 00		
Ville de Sorel	Montréal et Sorel			12,000 00			
Village de Boucherville	do			600 00			
do Varennes	do			1,000 00			
Paroisse de Saint-Roch	do			500 00			
					14,100 00		
Comté de Pontiac	Pontiac et Jonction du Pacifique			100,000 00			
Village de Shawville	do do			1,000 00			
					101,000 00		
Paroisse de Sherbrooke	Québec-Central			50,000 00			
do Dudswell	do			25,000 00			
do Weedon	do			25,000 00			

Garthby	do			3,000 00			
Cité de Québec	Québec et Lac Saint-Jean				103,000 00		
do Montréal	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental					450,000 00	450,000 00
do Québec	do do	1,000,000 00					
do Trois-Rivières	do do	1,000,000 00					
Comté d'Ottawa	do do	100,000 00					
Saint-Sauveur de Québec	do do	200,000 00					
Côte Saint-Louis	do do	25,000 00					
Village de Sainte-Thérèse	do do	25,000 00					
Paroisse do do	do do	12,000 00					
do Saint-Jérôme	do do	12,000 00					
Village de do	do do	10,000 00					
Sainte-Scholastique	do do	15,000 00					
Saint-André	do do	10,000 00					
Saint-Jérusalem d'Argenteuil	do do	25,000 00					
			2,434,000 00	25,000 00	25,000 00		
Comté de Brome	Sud-Est					50,000 00	
Township de Brome	do					50,000 00	
do Sutton	do					63,000 00	
do Potton	do					25,000 00	
do Farnham	do					20,000 00	
Village de Farnham-Ouest	do					5,000 00	
do do Est	do					5,000 00	
do Waterloo	do					30,000 00	
do Drummondville	do					15,000 00	
Comté de Drummond	do					90,000 00	
Township de Wickham	do					10,000 00	
do Saint-Germain	do					15,000 00	
do Sorel	do					40,000 00	
Village d'Actonvale	do					15,000 00	
do de Roxton-Falls	do					15,000 00	
Township de Roxton	do					20,000 00	
do Shefford	do					50,000 00	
do Wickham-Ouest	do					10,000 00	
Fraserville	Témiscouata				25,000 00		528,000 00
Municipalité de Magog	Waterloo et Magog					15,000 00	
							15,000 00
NOUVEAU-BRUNSWICK.			2,434,000 00		451,274 00		1,368,000 00
Paroisses de Hillsboro', Hopewell et Harvey	Albert			40,000 00			
Paroisses de Coverdale, Hillsboro', Hopewell et Harvey	do			30,000 00			
					70,000 00		
	A reporter				70,000 00		

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
NOUVEAU-BRUNSWICK—*Fin.*	Report				70,000 00		
Cité de Frédéricton	Frédéricton			50,000 00			
Comté de York	do			30,000 00			
					80,000 00		
Paroisse de Saint-George	*Grand Sud	2,000 00					
do Pennfield	do	500 00					
LePréau	do	500 00					
			3,000 00				
Ville de Fort-Fairfield	Nouveau-Brunswick			12,000 00			
do Lynden	do			11,000 00			
					23,000 00		
Cité de Calais	do et Canada			12,500 00			
do Houlton	do do			22,000 00			
do Saint-Stephen	do do			13,000 00			
					47,500 00		
Ville de Chatham	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick	20,000 00	20,000 00				
Paroisse d'Elgin	†Petitcodiac et Elgin			13,000 00			
					13,000 00		
Cité de Saint-Jean	Saint-Jean et Maine					60,000 00	
							60,000 00
NOUVELLE-ECOSSE.			23,000 00		233,500 00		60,000 00
Township de Yarmouth	Comtés de l'Ouest					100,000 00	
							100,000 00
Comtés de Yarmouth et Digby	do			150,000 00			
					150,000 00		
MANITOBA.					150,000 00		100,000 00
Cité de Winnipeg	Canadien du Pacifique			200,000 00			
Comté de Selkirk				35,000 00			
Township de Saint-André				35,000 00			
Ville de Morris				100,000 00			
					370,000 00		

Comté de Westborne	Manitoba et Nord-Ouest			75,000 00			
Ville du Portage-la-Prairie				50,000 00			
do de Minnedosa				30,000 00			
Municipalité du Lac-Plat				20,000 00			
do de Birtle				40,000 00			
do de Strathclair				600 00			
					215,600 00		
Rapid-City	Saskatchewan et Ouest			10,000 00			
					10,000 00		
					595,600 00		
COLOMBIE-BRITANNIQUE.							
Cité de New-Westminster	Canadien du Pacifique				37,500 00		
TERRITOIRES DU NORD-OUEST.							
Non mentionné	Montagne de Bois et Qu'Appelle				35,000 00		

* Maintenant Ligne Riveraine.
† Maintenant Petitcodiac et Havelock.

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer—construits et en voie de construction—par les gouvernements et les municipalités—30 juin 1890—*Fin.*

SOMMAIRE.

——	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.	Grands totaux.	
Gouvernements.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	cts.	$ cts.	$ cts.
Fédéral	15,891,533 33	.....	129,553,789 69	.....	.....	.....	145,445,323 02	
Ontario	26,000 00	.....	6,071,007 52	.....	.....	.....	6,097,007 52	
Québec	3,722,956 00	.....	9,454,497 02	.....	.....	.....	13,177,453 02	
Nouveau-Brunswick	.....	.....	4,217,346 81	.....	300,000 00	.....	4,517,346 81	
Nouvelle-Ecosse	50,000 00	.....	2,085,995 87	.....	.....	.....	2,135,995 87	
Manitoba	1,945,000 00	.....	533,300 00	.....	.....	.....	2,478,350 00	
Colombie-Britannique	.....	.....	37,500 00	.....	.....	.....	37,500 00	
		21,635,489 33		151,953,436 91		300,000 00		173,888,926 24
Municipalités.								
Ontario	535,000 00	.....	9,092,041 78	.....	717,500 00	.....	10,344,541 78	
Québec	2,434,000 00	.....	451,274 00	.....	1,368,000 00	.....	4,253,274 00	
Nouveau-Brunswick	23,000 00	.....	233,500 00	.....	60,000 00	.....	316,500 00	
Nouvelle-Ecosse	.....	.....	150,000 00	.....	100,000 00	.....	250,000 00	
Manitoba	.....	.....	595,600 00	.....	.....	.....	595,600 00	
Colombie-Britannique	.....	.....	37,500 00	.....	.....	.....	37,500 00	
Territoires du Nord-Ouest	.....	.....	35,000 00	.....	.....	.....	35,000 00	
		2,992,000 00	.....	10,594,915 78		2,245,500 00		15,832,415 78
		24,627,489 33		162,548,352 69		2,545,500 00		189,721,342 02